JOÃO CARLOS GARCIA

A NAVEGAÇÃO NO BAIXO GUADIANA DURANTE O CICLO DO MINÉRIO (1857 - 1917)

Vol. I

Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana
apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Porto
1996

JOÃO CARLOS GARCIA

A NAVEGAÇÃO NO BAIXO GUADIANA DURANTE O CICLO DO MINÉRIO (1857 - 1917)

Vol. I

Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana
apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Porto
1996

A NAVEGAÇÃO NO BAIXO GUADIANA DURANTE O CICLO DO MINÉRIO (1857 - 1917)

"Vais pela estrada que é de terra amarela e quase sem nenhuma sombra..."

Sophia de Mello Breyner Andresen

PREÂMBULO

O "Baixo Guadiana" conta com um processo que tem já perto de década e meia de história. As razões da sua origem ligam-se a recordações familiares, a leituras e a discussões da bibliografia existente sobre o Sul de Portugal. Da confrontação entre o conhecimento do espaço e essas diferentes imagens transmitidas (pela história de vida e pela prosa historiográfica ou de ficção) nasceu a ideia de tentar reconstituir um quadro de Geografia Histórica.

Muitas (e algumas demoradas) foram as estadas junto dos arquivos e bibliotecas regionais e locais. Muitas foram as povoações visitadas onde recolhemos as memórias e os testemunhos dos descendentes daqueles que tinham vivivo (e construído) o espaço a analisar. Vários foram os contactos com outras escolas geográficas, porque sempre nos preocupou o trabalho dos outros como exemplo a conhecer, na procura de melhores soluções para o nosso. Alguns foram os ensaios parcelares elaborados durante o percurso que permitiram aferir, confrontar e confirmar métodos e técnicas, conceitos e ideias. Longa foi a tarefa de decantação do produto final porque também acreditamos que mesmo "o melhor possível" é fruto de um metódico, aturado e demorado trabalho de auto-crítica e de ponderação perante a crítica dos outros. Tudo isto para dizer do enorme prazer intelectual que representou a realização deste estudo.

Ao longo de todo o processo de elaboração da dissertação contámos com a ajuda de quatro instituições às quais não queríamos deixar de agradecer:

o *Instituto de Cooperación Iberoamericana* que, através da concessão de duas bolsas de estudo, nos permitiu estadas em Madrid (Outubro a Dezembro de 1986 e Outubro de 1987) onde efectuámos recolhas de fontes (cartográficas, estatísticas e de imprensa) e levantamentos bibliográficos em arquivos e bibliotecas;

a *Fundação Calouste Gulbenkian* que, através da concessão de uma bolsa de estudo nos possibilitou uma estada na Andaluzia (Setembro a Novembro de 1988), onde efectuámos levantamentos de fontes e recolha bibliográfica nos arquivos e bibliotecas regionais e locais da área em estudo (Sevilha, Huelva e Ayamonte);

o *Centro de Estudos Geográficos* de Lisboa que, através da sua "Linha de Acção de Geografia Regional e Histórica", nos subvencionou algum do trabalho de campo e parte dos microfilmes e fotocópias das fontes históricas inventariadas e recolhidas em diversos arquivos e bibliotecas portugueses;

a *Faculdade de Letras da Universidade do Porto* que nos concedeu dispensa de serviço docente nos anos lectivos de 1986/1987, 1988/1989 e 1991/1992.

Na ausência de qualquer outro apoio financeiro, para além dos referidos e do próprio salário de assistente universitário com dedicação exclusiva, não queríamos deixar de agradecer aos diversos amigos espalhados pela Europa, o seu compreensivo e caloroso acolhimento, que nos possibilitou todo o trabalho de recolha bibliográfica nos arquivos, bibliotecas e centros de investigação estrangeiros: Catarina e João Maria de Freitas Branco, em Berlim; Ana Moreno e Malte Bormann, em Bremen; Maria do Carmo e António Monge Soares, em Cambridge; Isabel e Richard Furtado, em Londres; Paula e Luís Miguel Arroyo e Joana e Francisco Núñez, em Sevilha.

Ao Dr. Cláudio Torres e a todos os elementos do *Centro de Estudos Árabes e Islâmicos* e do *Campo Arqueológico de Mértola* queremos expressar o nosso mais vivo reconhecimento pelo modo como sempre nos receberam e apoiaram em Mértola, fazendo-nos sentir um dos seus.

Em todos os restantes locais onde a recolha de fontes históricas foi mais demorada sempre encontrámos preciosos auxílios entre as quais é obrigatório lembrar: o Prof. Agustin Gamir, em Madrid; os Drs Francisco Javier García Morales, Marcelino Rodríguez Navarro e Juan Fernández de la Peña, em Ayamonte e, particularmente, os membros do Departamento de Pilotagem do Porto de Vila Real de Santo António.

Terminada a terceira versão do texto desta dissertação constituímos uma "comissão de leitura" entre os amigos geógrafos, historiadores e sociólogos, que distribuídos segundo os seus saberes pelos diversos capítulos, emendaram, sugeriram e riscaram. Por tudo lhes estamos infinitamente gratos: a Ana Cardoso de Matos, a Ana Monteiro, a Carlos Bateira, a Carmem Ferreira, a Edite Velhas, a Helena Alves, a Helena Osswald, a Inês Amorim, a Jorge Ribeiro, a Laura Soares, a Luís Amaral, a Maria de Fátima Nunes, a Maria Fernanda Alegria, Maria Teresa Amado e a Paulo Guimarães.

A Ana Monteiro devemos ainda a realização dos gráficos existentes neste estudo. Longas sessões de monótona inventariação de dados estatísticos e discussão metodológica resultaram em apreciáveis resultados gráficos que a nossa inépcia informática nunca teria permitido. A passagem a papel fotográfico só foi possível para muitos microfilmes graças à técnica e à arte de António Teixeira e José Manuel Nascimento.

Se o conteúdo desta dissertação é todo da nossa inteira e exclusiva responsabilidade já a forma muito deve a Rui Pimenta. Face à nossa aversão a todo o tipo de máquinas, incluindo o computador, foi ele que "paleograficamente" leu os nossos manuscritos e os passou a letra de imprensa, foi também ele quem incorporou as citações através dos nossos monótonos e infindáveis ditados, foi ele igualmente quem introduziu as correcções das primeira e segunda versões, foi ainda ele quem no referido computador construiu quadros, tabelas e mapas com notável correcção e mestria. Finalmente, temos de lhe agradecer a coragem e a força transmitidas ao longo de todas as etapas do trabalho.

Uma palavra de gratidão muito especial devemos à Prof.ª Rosa Fernanda Moreira da Silva que desde o início apoiou as nossas pesquisas, confiando nas nossas decisões e incentivando o nosso trabalho. Essa palavra estende-se a todos os nossos colegas da Secção de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, que ao longo dos anos

sempre nos auxiliaram no cumprimento das nossas funções de docência unversitária, seguindo com interesse e atenção este estudo.

De entre os historiadores, conselheiros e amigos, a quem devemos palavras de permanente estímulo e longas e proficuas discussões, lembramos particularmente dois nomes: os dos Professores Joaquim Romero Magalhães e Francisco Núñez Roldán. Graças aos seus conhecimentos de campo e aos de múltiplas fontes históricas sobre o Sudoeste peninsular pudemos estruturar e reformular ideias sobre a organização espacial e, sobretudo, sobre muitos aspectos de História Económica e Social.

Na Linha de Acção de Geografia Regional e Histórica do Centro de Estudos Geográficos, dirigida pelos Professores Orlando Ribeiro e Suzanne Daveau iniciámos os nossos trabalhos de investigação científica em 1980 e aí encontrámos um verdadeiro grupo de trabalho onde a permuta dos projectos, das novidades e dos resultados parcelares é uma estimulante realidade. Às Professoras Maria Fernanda Alegria, Maria Helena Dias e à Dr.ª Júlia Galego deixamos aqui o nosso agradecimento profundo pelos muitos anos de amizade e de trabalho em comum.

Um particular Guadiana devemos ao Professor Agostinho da Silva. Um Guadiana relembrado frente ao Tejo, da janela da sua sala, em longas conversas que se prolongavam pela tarde, sobre a cidade e sobre o Universo. Onde os rios não eram senão rios.

Ao Prof. Rafael Sánchez Mantero, co-orientador desta dissertação, representando a historiografia e a Espanha, dois vectores chave nesta análise, devemos um contínuo interesse pelos nossos estudos. Foi o Prof. Sánchez Mantero quem nos propôs a apresentação pública do tema - a Navegação no Guadiana - em Espanha, no Congresso de História Contemporânea da Andaluzia, em Córdoba, em 1983: um arriscado início no mundo das reuniões científicas, em castelhano. Sobre o acompanhamento da dissertação, para além das frutuosas discussões teóricas e metodológicas, tenho a agradecer-lhe a sua calma paciência por todos estes infindáveis anos de processo académico.

A navegação fluvial foi sempre um projecto acarinhado pelo Professor Orlando Ribeiro. Foi essa a razão que o levou a convidar-nos para integrar a sua Linha de Acção no Centro de Estudos Geográficos, em 1980. Chegámos mesmo a fazer saídas de campo no Entre Douro e Minho na ideia de que a dissertação poderia ser o conjunto da navegação interior portuguesa. As nossas preocupações pela escala local fizeram-nos decidir pelo grande rio do Sul e sobre ele falámos muitas e muitas vezes com o Professor Orlando, em Vale de Lobos ou nas excursões ao Sudoeste Ibérico. O Alto Guadiana conhecemo-lo na sua companhia, num regresso de Toledo. Memorialisticamente, o Guadiana é para o Professor Orlando, ainda hoje, o rio das viagens no vapor: as suas pelos anos 30 e a de Leite de Vasconcellos, no início do século.

O nosso contacto com o magistério da Professora Suzanne Daveau ocorreu no Anfiteatro I da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, através da então criada disciplina de "Expressão Gráfica em Geografia". Esta possibilidade inesperada aconteceu graças à reprovação colectiva de que fomos alvo (os alunos do 1° ano) por fazermos greve a uma prova de avaliação. Tivemos assim duas formadoras experiências: por um lado, adquirimos os conhecimentos básicos de Cartografia, imprescindíveis para a futura vida geográfica e, por outro, ficámos a conhecer desde cedo que a comunidade universitária se rege afinal pelos mesmos princípios que os dos comuns dos mortais.

A reforma curricular dos anos 70 permitia uma liberdade impensável na cerrada estrutura das actuais licenciaturas. Em 3 das 14 cadeiras e seminários de opção que concluímos, voltámos a encontrar a Professora Suzanne Daveau: "Geografia Regional", "Teledetecção e Apresentação de Resultados" e "A Água e o Homem em Portugal". Foi neste último seminário que construímos o nosso primeiro Guadiana, em 1980/1981. Desde então devemos à Professora Suzanne Daveau um empenhado interesse pela nossa carreira académica e uma generosidade rara. Essa generosidade, atenção e amizade tem-se mantido ao longo dos anos em que temos trabalhado sob a sua orientação. Mas devemos-lhe também a crítica estruturada, minuciosa, implacável de textos e de cartografia, de projectos e de ideias que tentamos, naturalmente, reproduzir entre conhecidos e amigos.

Sobre a orientação desta dissertação queremos agradecer-lhe toda a liberdade de acção que nos deixou e toda a confiança e respeito que tal atitude implica, mas queremos, sobretudo, lembrar a sua infinita paciência ao discutir os diversos planos (sempre refeitos), ao criticar as extensas listas bibliográficas, ao corrigir a cartografia, ao reler as versões sempre provisórias do texto, ao condescender aos nossos prazos sempre adiados, ao ler os inúmeros artigos, comunicações, recensões e notas que paralelamente e ao longo do tempo de construção da tese não resistimos a redigir.

Porto, Dezembro de 1995

INTRODUÇÃO

Correm turvas as águas deste rio
Que as do céu e as do monte as enturbaram;
Os campos florescidos se secaram;
Intratável se fez o vale, e frio.

Passou o V'rão, passou o ardente Estio;
Ũas cousas por outras se trocaram;
Os fementidos Fados já deixaram
Do mundo o regimento ou desvario.

Tem o tempo sua ordem já sabida;
O mundo não; mas anda tão confuso,
Que parece que dele Deus se esquece.

Casos, opiniões, natura e uso
Fazem que nos pareça desta vida
Que não há nela mais que o que parece.

Luís de Camões

No Sudoeste Península Ibérica o Baixo Guadiana foi um espaço que possuiu uma notável unidade. O *motivo condutor* de uma vivência de séculos por parte das populações em torno do Guadiana é a navegabilidade do rio que, com características muito próprias, estimula e condiciona a navegação. A extensão das áreas dependentes, organizadas económica e socialmente pelo grande colector, variou ao longo do tempo em função das condicionantes naturais, dos contextos históricos, dos ciclos dos produtos transportados [1].

A nossa análise reporta-se apenas a um dos mais recentes episódios da história do Baixo Guadiana: o ciclo do minério, na segunda metade do século XIX [2]. O estudo de um corte temporal, com a espessura de seis décadas, sobre um espaço que vive em função de um

---

[1] Sobre a indefinição de espaços *vs* a indefinição de períodos históricos lembramos as palavras de A. Clark: "As many scholars have pointed out, the analogies between the establishement of 'regions' in geography and 'periods' in history are very close. It is suggested that when historians become impatient with the geographer's deficiency, or difficulty, in defining regions thus they reflect on their own parallel problem." (1960, p. 608). Marc Bloch afirmava nas páginas dos *Annales*, em 1934: "L'unité de lieu n'est que désordre. Seule l'unité de problème fait centre." (p. 81).

[2] "Autrefois, l'espace ne vieillissait pas. Il restait pendant des dizaines de générations semblable à lui-même. [...] A l'imutabilité séculaire ou millénaire des sociétés rurales d'autrefois succède l'insécurité des espaces apparemment vitalisés par la révolution industrielle." (P. George, 1983, p. 196).

rio, não se reduz à tentativa de compreender essa via de circulação fluvial como eixo transformador do espaço [3]. O Baixo Guadiana navegável representa no Sudoeste ibérico um outro importante papel no contexto da Geografia política, o de rio-fronteira. O seu espaço dependente tem por isso características peculiares. As margens portuguesa e espanhola atraíram-se e repeliram-se (ao longo do tempo, de modos distintos), num atribulado jogo com o canal de circulação, onde a força dos poderes de Estados fortemente centralizados criou faixas de periferia extrema [4].

Sobre este espaço organizado (desde a Idade Média) às escalas nacionais e locais, vem sobrepor-se desde meados de Oitocentos um fenómeno novo, de características claramente regionais e controlado do exterior: a exploração mineira. Quer do lado português, quer do espanhol, na larga faixa Leste-Oeste que se estende de Rio Tinto a Grândola, impera o capital e a tecnologia do Norte da Europa, que altera estruturas pré-existentes, desenvolvendo vários casos exemplares de espaços coloniais [5].

É o tema que define o tempo. O tempo que medeia entre a instalação desse corpo estranho ao espaço que é a mina no fim da década de 1850 e a I Guerra Mundial [6], o primeiro grande momento de quebra num processo de desenvolvimento e de forte intervenção na área envolvente [7]. Em Portugal é o tempo que medeia entre os últimos indícios de Antigo Regime e a grave crise política e económica que ocorre com o Sidonismo. Em Espanha o quadro possui largas semelhanças [8].

---

[3] "[...] it is an incontrovertible fact that transport changes profundly affected the spatial structure of economic change, simply because the creation of new transport systems, and therefore the distribution of their effects, invariably took a linear rather than a continuous form." (A. Moyes, 1978, p. 401). "*Os rios unem*, escreveu Miss Ellen Semple. 'Unem e unificam', poderemos nós acrescentar. É ver como na grande maioria dos casos o curso de água se torna uma linha que não quebra, antes reforça a unidade das duas margens." - assim se defendia Amorim Girão (1953, p. 19) das críticas de H. Lautensach à sua tese sobre *A Bacia do Vouga*. O texto vale como testemunho do momento em que a Escola Coimbrã procurava parâmetros metodológicos para o estudo do território português.

[4] Lembraríamos outros casos semelhantes de rios europeus, de entre os quais o Reno ocupa um destacado lugar. Demangeon e Febvre haviam afirmado: "La thèse de la frontière prédestinée ne résiste, en fait, ni à l'étude du passé ni à l'observation du présent." Juillard especifica "[...] le Rhin n'a fait figure de barrière qu'à d'assez brefs moments de son histoire et c'est avant tout comme un chemin, comme un lien, comme un axe vivifiant qu'il apparaît. Mais avec des hauts et des bas dans sa fortune, liés non seulement aux vicissitudes politiques mais aussi à la conjoncture économique et à l'évolution des techniques." (1968, p. 18).

[5] Pedro Lains situa Portugal na "segunda periferia europeia", no conjunto das economias mais atrasadas do continente, na segunda metade do século XIX (1995, p. 31).

[6] "Entre meados do século XIX e o começo da primeira guerra mundial, a Europa conheceu um crescimento rápido da produção e ainda mais rápido do seu comércio externo. [...] Para Portugal, o período foi também de desenvolvimento e expansão, mas, em termos comparados, os resultados foram fracos." (Jaime Reis, 1984, p. 7).

[7] O início e o *terminus* do ciclo mineiro são válidos tanto para o Sul de Portugal como para a Andaluzia: "La industria minera ha sido la gran protagonista de la historia economica de Andalucia desde mediados del siglo XIX hasta la primera guerra mundial." (J. Nadal, 1981, p. 431).

[8] Cfr. A. H. Oliveira Marques, 1980, p. 36. Refere Miriam Halpern Pereira: "A última crise de carestia cíclica, determinada pela alta dos preços do pão é a de 1856-57. As hecatombes demográficas que perturbaram o crescimento demográfico da primeira metade do século XIX apenas persistem em pontos isolados." E acrescenta: "[...] dificilmente se pode aplicar este conceito [de Antigo Regime] a Portugal, depois de 1850-1860." (1979-a, p. 14 e 24). Sobre a crise cerealífera de 1857 em Espanha, por exemplo, ver N. Sánchez-Albornoz, 1977, p. 27-67. O ano de 1917, como ano de crise e de ruptura política e social em Espanha foi estudado em detalhe por J.A. Lacomba (1968 e 1970). "La crisis

Ainda que o nosso interesse incida, antes de mais, numa via de transporte - as diversas alterações que sobre ela acontecem, mas também as que ocorrem ao transportado e aos veículos que asseguram o transporte - a procura de uma imagem final não se pode ligar prioritariamente ao quadro da revolução dos transportes (e das vias de comunicação) em Portugal e em Espanha, mas antes à realidade específica de uma etapa de vida do rio [9]. Lembra Orlando Ribeiro: "O troço final do Guadiana foi aquele onde a navegação e a vida portuária se conservaram activas até mais tarde, entre todos os rios portugueses." [10]

A partir de todas estas premissas e tendo em vista a compreensão dos processos de alteração e suas consequências, estruturámos o estudo em sete capítulos [11]. Os três primeiros constituem enquadramentos que julgamos imprescindíveis nessa apreensão: o desenvolvimento dos estudos sobre a navegação fluvial em Portugal e em Espanha, a navegabilidade e a navegação do Guadiana ao longo da História até meados de Oitocentos e as condicionantes da navegação durante o ciclo do minério. O Capítulo I constitui, além de um ponto da situação bibliográfica sobre o tema, uma análise crítica das diversas e mais recentes leituras geográficas e historiográficas da navegação interior nos dois países ibéricos. O Capítulo II lembra as principais características físicas do Guadiana e da sua bacia no que estritamente se relaciona com a navegabilidade. O relevo, o clima, a vegetação e, fundamentalmente, o regime hidrológico são brevemente recordados, também como introdução a uma série de cortes temporais (de larga espessura) que tentam reconstituir sucessivos quadros espaciais do Baixo Guadiana, da Antiguidade a meados do século XIX [12]. Especial atenção é dedicada à suposta navegação para montante da influência das marés, ao

---

social [...] desembocó en una crisis política, y el país vivió su primera gran sacudida revolucionaria del siglo XX. De esta manera, en 1917, revolución y reacción chocaron; y fue éste el momento en que entraron en conflito, rotundamente, todas las fuerzas de la nación." (id., 1968, p. 145). Ver também David Ruiz, 1985, p. 497-502. Para o caso português, a nossa decisão de optarmos pelo ano de 1917 como data limite do estudo, prende-se com a entrada tardia de Portugal no conflito internacional - declaração de guerra em Março de 1916 e envio do Corpo Expedicionário Português, em Janeiro de 1917 - e as consequentemente, também tardias repercussões no tráfego comercial marítimo.

[9] Daí a decisão de não optarmos pelos anos de 1920-1930 como *terminus* do nosso estudo, quando ocorrem decisivas modificações no sistema nacional de transportes, pela expansão rápida e eficaz das estradas e dos veículos motorizados (cfr. Joel Serrão, 1980, I, p. 129). O Baixo Guadiana será, de qualquer modo, alheio a esse processo.

[10] Orlando Ribeiro, 1977, p. 80.

[11] "The historical geographer's concern with geographical changes through time and with the processes of change may throw light on the general principles that determine spatial pantems." (A. Baker, 1971, p. 452).

[12] Lembrando a clássica metodologia proposta por H. Darby: "It is possible, for exemple, to base each cross-section directly on the one preceding it. This is very suitable when the intervals between the cross-sections are small, and when the area involved is so restricted as to change almost as one unit." (1962, p. 133). O mesmo autor criticará mais tarde alguns excessos a propósito do estabelecimento desses cortes temporais: "Some cross-sections are so wafer-thin that, paradoxically, they lack an historical approach. Such instantaneous cross-sections, especially in the form of maps, may be useful for some purposes, but clearly they do not enable us to appreciate the processes of change that result in a landscape and its geography [...]" (1979, p. 10-11).

tráfego de pessoas e de mercadorias e aos projectos de desenvolvimento da área em função da navegação fluvial.

O fenómeno mineiro no Sudoeste da Península Ibérica, em especial a descoberta e desenvolvimento das "minas do Guadiana", constitui o tema do Capítulo III. As minas são os corpos estranhos que surgem e que provocam alterações na organização do espaço onde se instalam. O contexto geográfico ibérico e o económico e técnico internacional revelam-se importantes na compreensão da abertura e evolução das minas que dependem directamente do Guadiana para escoarem as suas produções. Serão apenas essas as explorações estudadas com detalhe e só no que respeita aos aspectos claramente com implicações geográficas. Não se pretende construir qualquer estudo específico sobre um conjunto de unidades da indústria extractiva, e em particular sobre a Mina de S. Domingos, mas tão só registar esses nódulos como alteradores do espaço e responsáveis pelas fortes modificações do tráfego fluvial tradicional e de grande parte da vida económica e social em torno do rio [13].

O Capítulo IV inventaria as condicionantes da navegação no Guadiana durante a segunda metade do século passado. Há características fisicas que, então como antes, são as principais responsáveis pelas virtudes e defeitos do fenómeno mas a quantidade e tipologia do tráfego oitocentista coloca problemas novos. É a navegação a vapor a grande inovação mas também a dimensão dos navios e a intensidade do tráfego: as marés, os vaus, a barra, os afluentes detêm um outro papel no renovado Guadiana.

A navegação no Guadiana da segunda metade do século XIX é objecto dos Capítulos V e VI. Primeiro o tráfego a vapor, o mineiro e o de passageiros; depois o tradicional à vela e a remos, que põem em contacto as populações ribeirinhas. A navegação a vapor é primeiramente estudada para que a sua real dimensão, como possivel condicionante da pré-existente seja mais facilmente testada. Um tema particularmente desenvolvido foi o das ligações entre esta navegação fluvial e a marítima complementar. Quer os navios mineiros, quer os de passageiros, podendo ser completamente alheios ao mundo do rio, chegados de e partindo para os mais distantes pontos da Europa (ou outros continentes), são sempre os veículos de acesso ao mundo exterior, que trazem as novidades mais do que levam as notícias. Mas se nos preocupou a evolução da navegação a vapor no Guadiana durante o ciclo do minério, mais atenção dedicámos a esse aspecto para a navegação tradicional: no transporte de mercadorias, nas barcas de passagem, na actividade pesqueira. Sendo ela a realidade pré-existente organizadora do espaço, todos os indícios e pormenores nos

[13] Sobre aspectos metodológicos (no âmbito da Geografia histórica) para o estudo de fenómenos de colonização, ver D.W.Meining, 1982.

pareceram relevantes (quando as fontes são especialmente parcas) para apreendermos a dimensão das alterações ocorridas [14].

Finalmente o VII e último capítulo constitui um quadro geográfico final do Baixo Guadiana herdado, onde se procura analisar a evolução de diversos aspectos económicos e sociais desse espaço, do inicio do século à I Guerra Mundial [15]. A conclusão procurará provar até que ponto a chegada da "revolução dos transportes", como consequência da implantação das actividades industriais na área, alterou a organização espacial pré-existente [16]. Mais que a narrativa de sucessivas realidades entre os marcos temporais escolhidos interessou-nos sobremaneira compreender a extensão, a intensidade e a sobrevivência das alterações ocorridas no Baixo Guadiana mineiro [17].

Como refere Fr. Manuel de Figueiredo na sua *Descripção de Portugal* (1788): "Para desempenhar o meu assumpto consultei homens instruidos, e visinhos dos pontos, que sendo visiveis, a dúvida me fazia deter a pena, e averiguar a verdade. Conheço que huns podiaõ responder com certeza, e outros errando, de que se póde seguir naõ apparecerem os Rios, e Terras com direcções, e figuras, que tem. Em tudo foi a diligencia o leme, e a verdade o norte."

---

[14] Sobre a relação entre o espaço e o tempo em Geografia histórica e a aplicação dos coceitos de *cross-section* e de *vertical theme* ironiza H. Darby: "On Sundays, so to speak, we practised cross-sections, and on week-days we indulged in narratives - the horizontal versus the vertical, and pattern versus process." (1979, p. 11).

[15] Afirma W. Norton sobre a importância da análise histórica em Geografia: "Any cultural landscape is the end product of a large number of individual decisions, each made under different circumstances and for very different reasons." (1984, p. 46).

[16] Referindo-se ao estudo do rio Mosela afirma J. Cermakian: "The geographer is interested in the route as a vector of human activity, especially with reference to changes brought by its construction to the areas it crosses, and to modifications in the patterns of interregional exchange." (1975, p. 10)

[17] Lembrava J. B. Harley sobre o estudo mais global do impacto causado pela Revolução Industrial: "A debate also continues about the causes, chronology - in particular the times of 'take-off' and 'maturity' - and the consequences of the Industrial Revolution for the lives of ordinary people. The amassing of new knowledge and offering of new interpretations has been linked in recent years with attempts to find a more satisfactory conceptual framework for the study of the Industrial Revolution as a whole. But the building of even a simple process model is an extremely complex task. Any dynamic system must include a large number of variables - not just the well-known inventions in machinery, sources of power and transport, each of which interracted with the basic endowments of raw materials, but also related questions of capital availability, the growth of home and international markets, and more intangible influences such as the longterm changes in economic attitudes which culminated in *laissez faire*. These variables are hard to define and isolate; they are more difficult to measure. To interrelate them and establish their functional connections may be impossible except in a qualitative sense." (1973, p. 170).

CAPÍTULO I

A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA PENÍNSULA IBÉRICA

CAPÍTULO I

A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA PENÍNSULA IBÉRICA

Em fim ao rio a fonte, ao mar os rios
Correm; mas mais ligeiras nossas vidas,
Que assi nos pendem de tão fracos fios!

António Ferreira

G. Reparaz publica em *La Vida Marítima* de Madrid, em 1902, um artigo sob o título: "El problema de la navegación fluvial en España." Nele, ao fazer o ponto da situação desse tipo de transporte no seu país, numa comparação com a Europa, reconhece o quanto essa realidade é sinónimo de fraco desenvolvimento: "Esta inferioridad sera siempre obstaculo gravisimo á nuestro desarrollo economico. Los rios navegables y los canales son las arterias por donde circulan de preferencia, las mercancías de mucho volumen y peso, y la masa principal de los productos agricolas: combustibles, minerales, materiales de construcción, patatas, vinos, trigos, etc. [...] La naturaleza del territorio nacional nos lo veda. Pero creo facil mejorar las vias acuaticas existentes en España y duplicar su extensión." [1] Segundo Reparaz, a extensão da rede fluvial espanhola rondava então os 785 km, número bastante inferior aos 12.400 km existente em França, aos 27.000 km na Alemanha e mesmo aos 3.000 km em Itália. Reparaz estimava para Portugal 400 km de cursos de água navegáveis. Estranhos valores e estranha determinação porque, como o autor refere, as características fisicas dos rios peninsulares são os principais obstáculos. Elas são mesmo, definitivamente, impedimentos sem solução.

Para que um curso de água possibilite uma navegação segura e fácil deve apresentar um caudal suficiente e regular, uma profundidade razoável e uniforme, um declive mínimo e uma reduzida velocidade das águas e, finalmente, uma ampla largura do leito [2]. Poucos são os rios espanhóis que associam estas "virtudes": ou o regime é dramaticamente mediterrâneo,

[1] G. Reparaz, I, 25, 1902, p. 6.
[2] Cfr. F. Lozano Cabo, 1960, p. 5.

quando a largura e o declive do leito permitem a navegação ou o perfil longitudinal ilustra as características de rios de montanha que em breve espaço atingem o mar, quando a regularidade do caudal se encontra mais equilibrada. Vejamos, contudo, os principais casos ao longo da segunda metade do séc. XIX, para os quais foram testadas soluções ou para os que possuíam uma vivência fluvial efectiva.

Com base no *Diccionário* de Madoz revimos as diversas "entradas" referentes aos principais rios espanhóis, do Golfo da Biscaia às costas catalãs e, ainda que a informação não se revele uniformemente minuciosa, ficou a certeza de que a navegabilidade fluvial em meados do século passado era mínima, mesmo nos troços terminais dos cursos de água. Os rios do litoral norte (do País Basco às Rias Altas, passando pelas costas da Cantábria e das Asturias) são quase todos rios de montanha. A penetração do mar nas Rias Baixas galegas, atingindo os "médios " vales dos rios, não permite a navegabilidade mais para montante, face ao reduzido caudal e às características dos leitos. Ao longo de toda a costa mediterrânea, são os regimes fluviais existentes que condicionam fortemente essa actividade. As características topográficas das áreas atravessadas (que os perfis longitudinais facilmente ilustram), ou criam verdadeiros "*ueds* de montanha" (as *ramblas* de Murcia), ou dificultam a penetração das marés, última esperança para uma possível navegação [3].

A imagem de "continentalidade" do país confirma-se [4]. Os acessos ao mar e as influências que dele podem chegar através das privilegiadas vias que são os rios praticamente não existem (salvo raras excepções), o que nos faz tomar consciência do quanto é diferente a organização do espaço ibérico quando comparada com a dos países do Norte da Europa, beneficiada pela densa rede de rios e de canais. As consequências de tais factos têm sido abundantemente estudadas [5].

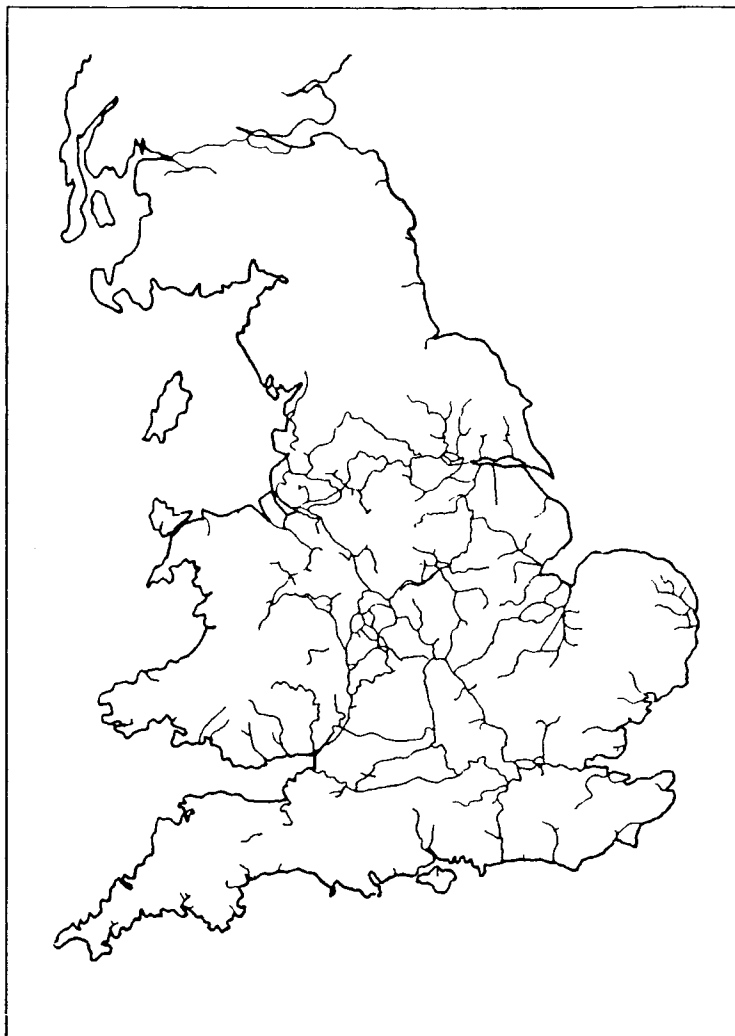
Neste problema, Portugal usufrui de duas vantagens: a "Ibéria húmida" recobre em grande parte o seu território, o que influencia, sobremaneira, os regimes fluviais; os troços terminais de três dos cinco grandes colectores da península cortam o País, atingindo o mar no seu litoral. Ao longo da História, além de uma nação marítima, Portugal tem faixas do seu

---

[3] Apenas A. Balbi se refere à navegação no Jucar, no troço junto à foz (1851, p. 16). Em vão procurámos mais informações.

[4] Os vários manuais geográficos actualmente existentes lembram de modo sumário tal realidade: "España carece de navegación fluvial si exceptuarmos el tramo final del Guadalquivir con el puerto de Sevilla." (R. Piñeiro Peleteiro, 1987, p. 76).

[5] Refere J. Porteous: "The Canal Age has a significance which reaches beyond its purely economic importance as a catalyst of industrial growth and its role in converting Britain from a fragmented coast-oriented state to the cohesive coal-oriented community of the nineteenth century. The canal was also an important agent in the transformation of the island's landscape" (1977, p. 18). Para uma comparação entre o caso inglês e o francês, ver M. Zylberberg, 1980, p. 353.

Fig. 1 - Canais e rios navegáveis na Grã-Bretanha, em 1820.

Fonte: P. Perry, 1975, p. 130.

espaço em muito organizadas pela rede fluvial, que as condiciona. Em Espanha a realidade é outra, mesmo recordando os casos únicos do Guadalquivir e do Ebro.

1 - A Navegação Fluvial em Espanha

Em *Histoire de la navigation intérieure et particulièrement de celle d'Angleterre jusqu'en 1803* de Philipps compila-se apologéticamente o historial das décadas de ouro da navegação fluvial inglesa, arrolando-se grandes obras, grandes mecenas e grandes resultados. O maior interesse desta obra prende-se com as "conclusões teóricas", retiradas da reflexão sobre todo o processo, em especial as que se ligam directamente à economia e ao desenvolvimento das nações [6]. As ideias base continuam a ser as que sabemos associadas à navegação fluvial desde o Renascimento, que se foram adaptando, clarificando, especificando, em função dos contextos históricos, especialmente na sua relação com as alternativas de transporte. O objectivo primeiro é o do desenvolvimento de uma região, de uma província, de um país, aproveitando os seus recursos, fomentando a circulação de pessoas e de mercadorias, possibilitando a chegada ou a partida de matérias primas ou de inovações. Se existirem condições naturais favoráveis, a navegação fluvial é o factor que tudo tornará possível com baixos custos, maior rapidez e maior segurança [7]. A Inglaterra setecentista, o país dos canais que põem em comunicação um recortado litoral com os portos mais afastados do interior é o modelo que se difunde como exemplar (Fig. 1).

Espanha, em contrapartida, é o protótipo da nação que não seguindo essa "senda do progresso", se encontra mergulhada no mais caótico atraso económico: "L'Espagne est un vaste corps sans nerf, qui a plus de richesses que de force." E segue-se a explicação inglesa, anglicana e imperialista [8]. Os empreendedores estrangeiros não tardarão muito a chegar, quando as diversas fases das Revoluções Industriais o exigirem. Philipps relembra as realizações do século das luzes em Espanha, ao serem abertos canais de ligação entre

[6] "Il n'est peut-être rien qui puisse procurer autant de forces, de ressources, et donner autant de vie à un pays que la navigation intérieure." E especifica o autor: "Cette navigation est d'une grande utilité pour le commerce; elle facilite les communications entre les provinces les plus éloignées du royaume, réduit le prix des transports, et donne aux manufacturiers le moyen de se procurer les matériaux, le chauffage et les choses nécessaires, à un prix plus modéré, et l'avantage d'envoyer leurs produits aux marchés publics à moins de frais." (Philipps, I, 1819, p. 5-6).

[7] Em 1958, M. Perpillou afirmava: "La multiplication des voies d'eau et leur utilisation maxime correspond donc à certains stades de *l'histoire économique* ou, plus généralement, de la *civilisation*, et aussi, par voie de conséquence, à un certain niveau de la technique." (1958-a, p. 1).

[8] "Soumise à tous les fléaux de la superstition et de l'inquisition, les hommes industrieux des autres pays craignent de s'y fixer; et la population, loin d'être favorisée, est retardée par de funestes institutions." (Philipps, I, 1819, p. 97).

diversas regiões do país sem resultados brilhantes e, lembra ainda, de passagem, o lugar que ocupa Portugal (a par da Turquia), entre as nações europeias que pouca ou nenhuma importância dedicaram ao problema [9]. O desconhecimento (ou visão do "outro") do ocorrido em Portugal torna-se mais flagrante ao comentar as condições naturais de Espanha para a navegação interior: "L'intérieur de l'Espagne est aussi favorablement disposé pour l'établissement des canaux que toutes les autres parties de l'Europe, et il n'est aucun pays où ils soient si nécessaires." [10] Peregrina afirmação quando sabemos das características topográficas, do regime dos rios, da economia de Espanha.

Para terminar as considerações científicas, Philipps soma a sua indignação de inglês perante tal estado de coisas, só possível em tal país: "Il est à peine croyable que dans un siècle aussi éclairé les Espagnols soient condamnés à transporter, et à de grandes distances, l'huile et le vin dans des outres, et le blé, à dos de mulets, dans des provinces qui n'en récoltent pas, et dont le sol est excellent [...] Un Anglais peut difficilement retenir un mouvement d'indignation en voyant faire un si mauvais usage des dons que la nature a prodigné, sur-tout lorsqu'il faudrait si peu d'efforts pour achever ce qu'elle a commencé." [11]

Este lamentável panorama da navegação fluvial na Espanha do fim do Antigo Regime seria extensivo a grande parte do Sul da Europa. Onde esse tipo de navegação deparava com obstáculos físicos, não existia o capital, o poder político e os técnicos mais qualificados para que as grandes obras se realizassem com garantia de sucesso. Onde esse tipo de navegação era possível, graças às condições naturais dos territórios, ela encontrava-se condicionada pela complexa rede de fronteiras (políticas, administrativas, senhoriais), de impostos, de insegurança. Não deixa de ser sintomático que o articulado do texto final aprovado pelo Congresso de Viena, em 1815, dedique vários parágrafos a regulamentar a livre circulação de pessoas e mercadorias nas vias fluviais da nova Europa [12]. Mas, à semelhança do ocorrido para Portugal, também em Espanha será necessário chegar o meio

[9] "L'Espagne est le seul pays d'Europe, si on excepte la Turquie et le Portugal, où des entreprises aussi avantageuses puissent être suspendues et rester comme abandonnées." (*ibid.*, p. 98). Já no século anterior, o Cardeal Alberoni comentava: "Apenas podían las mulas atravesar Castilla: en un país cortado por hermosos ríos, se ignora el uso de las barcas, y las mercancías remontan y descienden el Guadiana, el Ebro y el Tajo sobre acémilas; no se ha intentado hacer estos ríos navegables, ni se han admitido los ofrecimientos de los holandeses." (cit. Santos Madrazo, I, 1984, p. 81).

[10] Philipps, I, 1819, p. 103.

[11] *Ibid.*, p. 104.

[12] Transcreve F. Cabanés na sua *Memória,* extractos do texto geral do Tratado sobre a navegação fluvial, donde retivemos os artigos 108º e 109º: "Articulo 108. Las potencias cuyos estados están separados ó atravesados por un mismo rio navegable, se obligán á arreglar de un comun acuerdo todo lo que tenga relación con la navegación de este rio. Articulo 109. La navegación en todo el curso de los rios indicados en el articulo precedente, desde el punto en que cada uno de ellos empieza á ser navegable hasta su embocadura sera enteramente livre, y no se podrá privar á nadie de ella, por lo que hace á objetos relativos al comercio." (F. Cabanés, 1829, Apendice Documental, p. 167). Estes artigos serão repetidamente referidos pelos "teóricos" da navegação fluvial ao longo do século XIX (cfr. *v.g.* É. Carathéodory, 1861, p. 108).

do século para que com alguma persistência e (pouco a pouco) força, se comecem a realizar as obras.

Em 1850, publica-se em Madrid, da autoria de Nicolas Malo, *Estudios sobre el proyecto europeo de la union de los tres mares Mediterraneo, Cantabrico y Atlantico por el Ebro y el Duero, el Canal Imperial e el de Castilla.* Aí se recordam as actas do Congresso de Viena ao proporem-se ideias que continuam sem ser aplicadas: a utilização dos três grandes rios peninsulares para o escoamento dos produtos das regiões do interior [13]. N. Malo, lembrando as tentativas políticas e diplomáticas feitas nas décadas de 20 e de 30, explica porque não passaram elas de meras intenções: "De los tratados convenidos entre ambos pueblos que forman la peninsula en el presente siglo sobre navegación fluvial, el primero, firmado en 30 de agosto de 1829, no tuvo resultados de interés; el segundo, firmado en 1835, no fue realizable para el comercio hasta 1841. Pero el reglamento de navegación, que con motivo de este segundo tratado se consertó entre los plenipotenciarios portugueses y españoles, contenia principios de restricción tan poderosos, que la experiencia ha demonstrado envuelven obstaculos insuperables para la libre navegación y salida de nuestros productos." [14] Será com os tratados sobre fronteiras e com os regulamentos sobre pesca nos rios fronteiriços, acordados nos anos de 1860 e de 1870, que lentamente a situação tenderá a melhorar. Caballero y Morgaez contabiliza para essa altura os principais valores de embarcações e homens envolvidos na navegação fluvial espanhola:

Navegação em rios	Permanente	Temporária
km navegáveis	481	797
barcos a vapor	3	23
barcos a remos	756	401
barcos à sirga	227	103
nº de homens	2313	1945
força c/v	169	1365

[13] "La exportación de frutos de Estremadura y parte de las Castillas esta indicada naturalmente por los rios Duero, Tajo y Guadiana, lo que ya en tiempos antiguos ocorrió á hombres ilustrados y deseosos de fomentar nuestra agricultura y nuestro comercio." (N. Malo, 1850, p. 108). O estudo de Malo teve uma algo polémica recepção na imprensa cientifica: "Aun cuando el buen desempeño de una obra de esta clase exige un gran caudal de conocimientos muy especiales, y sobre todo una multitud de datos y trabajos hechos sobre el terreno, y bajo este concepto la obra que anunciamos no puede considerarse más que como un programa de los diferentes puntos que es necesario estudiar para resolver las cuestiones de que trata, no podemos dejar de recomendarla." (*Boletin Oficial del Ministerio de Comercio*, III, 126, 1850, p. 332).

[14] N. Malo, 1850, p. 109.

Navegação em canais	Permanente	Temporária
km navegáveis	115	97
barcos	168	164
nº de homens	281	335

Fonte: Caballero y Morgaez, 1868, p. 100.

A principal ideia a reter é a de que os números revelam a diminuta dimensão do fenómeno. Pondo para já de parte o Tejo, objecto de incontáveis projectos de utilização conjunta pelos dois países ibéricos mas apenas navegado muito esporadicamente no seu troço castelhano, e os grandes rios limítrofes - Minho e Guadiana -, navegáveis e sempre alvo de redobrada atenção sobre a soberania das suas águas, as grandes artérias fluviais exclusivamente espanholas eram o Ebro e o Guadalquivir [15].

O Ebro, por ser o mais caudaloso, o que mais importantes regiões económicas cruzava, cedo se procurou como exemplo a testar face aos modelos estrangeiros. Desde a Idade Média a sua navegação jogou um marcante papel na organização dos espaços. Via estratégica num amplíssimo vale, às suas funções de orientador e transportador de viajantes, juntava a da circulação de mercadorias [16]. O Ebro viveu um largo ciclo de escoamento de trigo, mas também de azeite e de vinho, em direcção ao Mediterrâneo [17].

A complementaridade regional entre Aragão e a Catalunha era reforçada (e comprovada) pela ligação feita pelo rio. Zaragoza funcionava como o grande pólo concentrador da vasta "bacia" envolvente. Aí se esperava a cheia para que com muito maior facilidade se atingisse o litoral [18]. De facto, os problemas físicos postos à navegação no Ebro não eram poucos: à variabilidade do seu caudal somava-se a pouca profundidade do leito, o enorme volume de aluviões que junto à foz (desde Tortosa) se acumulava e, finalmente, a planície deltaica onde os distributários modificavam com frequência os seus leitos, em consequência das correntes marítimas litorais e das cheias [19].

Uma das grandes soluções para ultrapassar todas essas adversas circunstâncias foi a construção de canais que transformassem o vale do Ebro, mas que também o enquadrassem

[15] Ver David Ringrose, 1972, p. 34-36.

[16] O viajante Benjamín de Tudela inicia deste modo a sua narrativa, em 1159: "Primeramente sali de mi ciudad [Tudela] hacia la ciudad de Zaragoza, descendí por el curso del río Ebro hasta Tortosa y desde allí caminé dos jornadas hasta la antigua Terragona." (1982, p. 54).

[17] G. Perez Sarrión, 1975, p. 88.

[18] Id., 1984, p. 395 e 397.

[19] Afirma Bruzen de la Martinière: "Ce fleuve est presque le seul de toute l'Espagne, qui puisse servir à la navigation; encore ne produit-il pas de grands avantages, si ce n'est depuis Tortose jusqu'à la mer; car quoiqu'il porte bateaux, pendant l'espace de près de 250 milles, ils ne peuvent remonter que jusqu'à cette ville, & même ils ont beaucoup de peine à descendre, à cause des rochers qui se trouvent dans son lit, à une vingtaine de lieues de Saragoce." (II, 1768, p. 716).

em ligações mais vastas com os outros grandes rios da Península [20]. Recordemos apenas a centúria de Setecentos, tempo ao qual corresponde a grande obra do Canal Imperial de Aragão, a maior das obras hidráulicas peninsulares, com base em ideais fisiocráticos. Os modelos são franceses e ingleses, aplicados nos canais que cruzam os territórios dos países do Norte da Europa. Em Espanha (como em Portugal) os projectos são muitos e as explanações teóricas ocupam académicos, engenheiros e políticos [21].

Se a articulação dos diversos empreendimentos foi diminuta no conjunto da Península, bastará observarmos atentamente cada um deles para nos apercebermos que dificilmente poderia ser de outro modo [22]. Carreras y Candi no seu estudo histórico sobre a navegação no Ebro comentava assim as tentativas feitas: "[...] terminó en un desastre el breve espacio de navegación por el Ebro. Cabe aqui considerar la inutilidad de tanto esfuerzo político, burocrático, científico, social y pecuniario, para lograr el mezquino resultado de transportar por nuestro rio unas toneladas de mercancías por no haberse preocupado antes de crear nuevas fuentes de riqueza en aquella región del bajo Ebro, que se intentó esterilmente beneficiar con la sola implantación de un nuevo medio de transporte." [23]

Como imagem histórica da navegação fluvial espanhola, mais do que o Ebro é o Guadalquivir, o grande rio por onde chegam os galeões da América. Passada a vigilância de Sanlúcar de Barrameda, Sevilha será sempre o grande porto, *terminus* da navegação: a cidade alcança-se graças à largura do leito, ao caudal do rio mas, sobretudo, à existência das marés. O Guadalquivir marca também o limite para Leste da navegabilidade (ainda que restrita) das secções terminais dos rios, que acontecia desde o Cabo de S. Vicente: o Arade, o Guadiana, o Piedras, o Tinto. Com a passagem do Estreito de Gibraltar e a diminuição drástica das marés no Mediterrâneo, a navegabilidade (e a navegação) são uma realidade inexistente nos rios que desaguam ao longo do litoral sul de Espanha.

---

[20] Cfr. A. Gomez Mendoza, 1982, p. 78. "Uno de los objetos más ambiciosos de la monarquía ilustrada fue crear una red de canales que comunicara el Mediterráneo con el Atlántico por el Ebro, de un lado, y de otro este último mar con las mesetas norte y sur, llegando hasta el Guadalquivir. También habría de poderse salir al mar por el Tajo, resucitándose así el viejo proyecto de navegarlo. Sólo se llegaron a abrir algunos tramos: de norte a sur las obras más importantes fueron los dos canales de Guadarrama y Manzanares, y el canal de Castilla; y del eje del Ebro se realizaron el Canal Imperial y el canal del Baix Ebre, de Amposta o de Tortosa." (G. Perez Sarrión, 1984, p. 45).

[21] Perez Sarrión dedicou a este grande empreendimento da Espanha setecentista duas importantes obras, *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812* (1975) e *Agua, agricultura e sociedad en el siglo XVIII* (1984), onde detalhadamente estuda projectos, obras e resultados que ao longo de décadas aconteceram no vale do Ebro.

[22] "[...] en España, aun cuando algunos teoricos se hicieron eco de esta tendencia [construcción de canales] la cosa no podia tener una aplicación practica en nuestra peninsula, debido a realidades imperiosas de la geografía." (G. Menendez Pidal, 1951, p. 137).

[23] F. Carreras y Candi, 1940, p. 263. Segundo David Ringrose, em 1840 só dois troços dos projectados canais espanhóis estavam em funcionamento "[...] con vapores que cobrían los servicios de Valladolid a Palencia y de Zaragoza a Tudela." (1972, p. 37). Sobre a navegação no Baixo Ebro nas primeiras décadas do nosso século, em especial a sua decadência em torno de Mequinensa, porto fluvial exportador de uma importante bacia mineira, ver o romance de Jesús Moncada, *Caminho de Sirga* (1992). Agradecemos a Francesc Nadal a informação sobre este interessante texto de ficção.

O Guadalquivir foi durante toda a Idade Média (quer sob o domínio árabe, quer sob o cristão) bastante navegado por barcas de transporte de mercadorias. As informações que nos chegam relacionam-se com os protestos dos barqueiros contra os donos de azenhas que com as suas construções dificultam a circulação fluvial [24]. O problema maior, para todos, será sempre a escassez de água durante o largo período do Estio e as incontroláveis e imprevisíveis *arriadas* do Guadalquivir, no Inverno.

Pascual Madoz refere no seu *Diccionario* sobre a navegabilidade do Guadalquivir: "Para continuar la navegación desde ella [Sevilla] á Córdoba [...] se han hecho infinitos proyectos desde una época bien remota hasta nuestros dias." [25] O mais famoso projecto de tornar o Guadalquivir navegável até Córdoba é provavelmente o de Fernán Perez de Oliva, publicado em 1586. O *Razoniamiento* é um interessante texto onde a formação humanística do autor ressalta, sobremaneira, na discussão dos aspectos técnicos, nos casos europeus lembrados como exemplares, na apologia do desenvolvimento dos povos e das nações graças aos melhoramentos a concretizar [26]. À semelhança do que ocorrerá em Setecentos, este século XVI é um tempo privilegiado na construção e estabelecimento de inúmeros e grandiosos projectos. Estes têm repetidamente por modelo as realizações italianas que se procuram transpôr para a realidade peninsular. A navegação fluvial e as obras hidraúlicas que lhe estão associadas são um dos casos para que temos exemplos.

A decadência de Sevilha como capital das Índias muito ficou a dever ao Guadalquivir e às dificuldades impostas por este à navegação. Dominguez Ortiz chama-lhe "la causa más específica de la decadencia hispalense." E enumera as várias condicionantes fisicas que são afinal e em grande parte as mesmas existentes no Guadiana: "El monopolio comercial de Sevilla para el tráfico de Indias tropezó desde el principio con un grave inconveniente: las escasas condiciones del Guadalquivir como vía navegable; su caudal es irregular, tan pronto acrecido por lluvias torrenciales que producen desastrosas avenidas, como reducido a cantidades mínimas durante los prolongados estiajes. En su curso divagante por una llanura sin pendiente, el río ha trazado numerosos meandros y tornos que entorpecen la navegación y dificultan el rápido desague en caso de crecida. Finalmente los aluviones que en grandes cantidades arrastra, han formado bancos arenosos que constituyen la temible

---

[24] Cfr. V. Acosta Dominguez, 1979, p. 177.

[25] P. Madoz, IX, 1847, p. 23. Dos quais se salientam naturalmente os elaborados durante o Iluminismo (cfr. F. Morales Padrón, 1980, p. 64).

[26] "Los Ríos, Señores, son caminos y salidas que la natura hizo al mar. Así que, si la utilidad del mar considerais, entenderéis la de los Ríos que es la misma, con menos ocupar las tierras y dejar mayores anchuras descubiertas para la labor de los campos." E mais adiante: " Haced vuestro Río navegable, y abriréis caminos por donde vais a ser participantes de ella, y por donde venga a vuestras casas gran prosperidad [...]" (P. Ruiz Pérez, 1988, p. 95 e 97). A obra foi reeditada em 1988 pelo Ayuntamiento de Córdoba, numa versão crítica de Pedro Ruiz Perez.

'barra' de Sanlúcar." [27] A navegação no Guadalquivir continuará nas centúrias seguintes mas com uma muito menor importância para Sevilha no contexto peninsular. Ainda nas primeiras décadas do nosso século o tráfego de mercadorias é assinalável e, entre estas, destacam-se os minérios [28].

O protagonista mais famoso de processo semelhante ao do Guadalquivir é o mais extenso dos colectores peninsulares: o Tejo. O Douro, pelo contrário, com um difícil troço internacional, viu condicionada definitivamente uma possível navegação, não sendo assim alvo de particular atenção do poder central espanhol [29]. O Tejo sempre se estudou, em especial no período de união das Coroas, como a grande via de ligação do centro "continental" da Península, ao litoral e ao Oceano [30].

O mais citado projecto é o do engenheiro Juan Bautista Antonelli (1581-82), praticamente contemporâneo do de Perez de Oliva para o Guadalquivir e, efectuado numa sintomática data para Portugal: a perda da sua independência [31]. O plano ideal é a ligação Madrid-Lisboa via Manzanares, mas outros planos mais modestos surgem também, fazendo as embarcações chegar apenas a Aranjuez ou a Toledo. Periodicamente, de século a século, uma nova realização é concebida por um visionário ou um grupo de estudiosos que a analisam e propõem aos poderes centrais [32]. Assim ocorreu em 1641, com o projecto de Luís Carduchi, Eugenio Salcedo e Julio Martelli, apresentado a Filipe IV; assim ocorreu também em 1755, com o projecto de Joseph Briz, Pedro Simó y Gil e Miguel Férnandez Olmo; assim ocorreu ainda em 1828, com o projecto de Agustin Marco Artu [33]. Em 1829 sai a lume a notável *Memória* de F. Cabanés que, recordando largamente o processo histórico, repõe uma vez mais essa possibilidade, sempre pretendida, como factor de aproximação e

---

[27] A. Dominguez Ortiz, 1981, p. 136.

[28] E. Rodríguez Bernal, 1989, p. 177.

[29] Sobre o Douro (a sua navegabilidade e navegação), muito tem sido escrito, encontrando-se inventariada a bibliografia sobre os inúmeros aspectos dessas temáticas nas obras de J. M. Pereira de Oliveira (1973) e F. Guichard (1992), bem como na de Paula Bordalo Lema sobre Trás-os-Montes (1980-b). De J. M. Pereira de Oliveira ver ainda "O Douro e as navegações" (1960) e de Paula Lema, *O Alto Douro* (1980-a). Nos recentes Congressos Internacionais sobre o rio Douro diversas foram as comunicações apresentadas sobre a história, a etnografia, a economia e a geografia do grande colector ibérico. Aí se encontrarão arrolados os mais recentes títulos sobre a matéria.

[30] Testemunha Fr. Bernardo de Brito nos finais do século XVI: "He tambem cousa muy notauel, a brandura com que este caudaloso rio vem partindo grande parte de Espanha, & fazendo naueganeis a mór parte de suas ribeiras, de tal modo, que em nossos tempos, subirão embarcações por elle té a cidade de Tolledo, no anno de mil & quinhentos & oitenta & hum." (1973, p. 17).

[31] Diz-se, aliás, no relatório, transcrito por Cabanés, em 1829: "[...] y todas las provincias de ella [Espanha] y ciudades más principales podrian por agua comunicarse lo que á unas sobrase y á la otra faltase, y con esta comunicación mejor y más presto se unirá Portugal." (F. Cabanés, 1829, Apendice Documental, p. 5).

[32] A. Gomez Mendoza cita Moreau Jonnes (1835) que lembrava a propósito das dificuldades políticas no aproveitamento económico dos rios peninsulares "[...] el vecindario perjudicial de um país atrasado e inculto como Portugal." (1982, p. 22).

[33] Cfr. J. Gavira, 1951.

desenvolvimento económico mas, em contrapartida, indesejável porque vista como perigosa pela parte portuguesa.

Pelos meados de Oitocentos também em Espanha se vive a febre do caminho de ferro e neste se deposita a grande esperança do desenvolvimento económico e social de cada região. "Desde los pasados siglos se ocuparan los gobiernos y las personas facultativas en estudiar el nivel de nuestros ríos y de nuestras pendientes, á fin de proyectar canales de navegación y riego, que abaratasen el transporte de géneros y fecundasen las campiñas fuertes y secas. [...] Hoy dia la construcción de canales de navegación está casi abandonada, dominando la idea de dedicarlos exclusivamente al riego, y de verificar el transporte de las mercancías por las vias ordinarias y de hierro." [34] A experiência mostrará que nem tudo o que se idealizara acontece e novamente se repensam antigos projectos. Em 1909, a *Revista Minera* de Madrid publicava um artigo sob o título, "Canalización del Manzanares, Janara y Tejo, para la navegación entre Madrid y Lisboa", onde se referia: "[...] ha publicado el ingeniero D. Felipe Mora un interesante folleto expresando la conveniencia de relacionar la proyectada canalización del Manzanares con ulteriores obras de transcendental importancia, que pudieran comunicar por vía fluvial Madrid con Lisboa." [35]

Se o combóio não parecia remediar de todo as pretendidas e idealizadas ligações entre os países ibéricos, a ponto de ainda se pensar em grandes obras hidraúlicas para tornar realidade a navegação fluvial, a circulação rodoviária em breve se encarregará de não deixar qualquer alternativa a esses velhos ideais. Em todos os rios peninsulares (os poucos que possuíam navegação), o declínio do seu papel como via de transporte, aconteceu em tempo próximo e pelas mesmas razões: onde não tinha sido o caminho de ferro a dar o golpe de misericórdia foram as estradas e os transportes rodoviários.

Tal foi o caso, por exemplo, do outro rio internacional luso-espanhol: o Minho [36]. Transportador de produtos colectados de uma vasta bacia de um e outro lado da fronteira, donde avultam as madeiras e os vinhos, desde a Idade Média que o rio Minho colocou problemas semelhantes aos do Guadiana, pelas suas características de limite político. A pèsca, as barcas de passagem, a circulação de viandantes e de produtos, sempre foram temas de contenda e alvos de repetida legislação conjunta. O intenso povoamento ao longo do vale

---

[34] F. Caballero y Morgaez, 1868, p. 101.

[35] "Canalización ...", 1909, p. 286.

[36] E. Iglesias Almeida, 1988, p. 11.

e as importantes áreas económicas dependentes da navegação fluvial tornam o estudo histórico dos ciclos de vida do Minho, mais complexo e difícil de reconstituir [37].

Por fim, o Guadiana, sempre esquecido e desprezado pelos autores espanhóis, entre outras razões pela conhecida escassez de caudal advinda do seu desaparecimento e ressurgimento da área cársica da Mancha mas, especialmente, pelas suas características de rio-fronteira unindo terras pobres. No século XVIII terá, como qualquer outro, os seus defensores: "Ya por los años de 1780 nuestro celebre arquitecto Don Juan de Villanueva, en un manuscrito [...] á consecuencia de un vasto proyecto que en aquella epoca se concibiera para hacer un canal navegable que uniese las Andalucías con la Mancha, Tajo y reino de Murcia, en provecho del comercio de todo o reino, se combate con energia y fuerza de logica el hundimiento del mencionado rio, calificando este error comun de ridículo cuento de viejas." [38] No já citado trabalho de G. Reparazl (1902), comenta-se: "Suele subirle algún vaporcillo, llevando á remolque embarcaciones pequeñas. No ha tenido nunca este río importancia como via comercial, ni es probable que llegue á tenerla. Lo único que en el podria hacerse, y que ni siquiera se ha intentado, es mejorar la parte navegable del canal de Mértola á la boca." [39] Nunca teve nem terá, diz Reparaz, desconhecendo por completo o tráfego fluvial mineiro que então se fazia entre Ayamonte e La Laja, ou partindo do princípio que esse escoamento era perfeitamente externo. Avaliava, de facto, uma realidade de somenos importância, se comparada com o papel do Guadalquivir (por exemplo) em toda a área dele dependente [40].

O Baixo Guadiana navegável representou ao longo da História, para a organização da margem esquerda espanhola, um papel de importância menor, quer do ponto de vista económico, quer do ponto de vista social. Essa realidade é ainda mais flagrante se comparadas as duas margens que a linha de fronteira separa. Quem melhor sintetizou esse papel do Baixo Guadiana para o "lado" espanhol, foi F. Núñez Roldán no seu estudo sobre a província de Huelva no século XVIII: "[...] el Guadiana - fue más un factor de dispersión que de atracción, a la inversa que el Guadalquivir integrador de territorios. El Guadiana no es

---

[37] Sobre o rio Minho há que reter as obras de Ernesto Iglesias Almeida das quais destacamos *Notas históricas del bajo Miño* (1988), onde os diversos aspectos da vida fluvial são abordados. É feita uma detalhada enumeração dos portos interiores sob jurisdição da antiga província de Tuy. Na ausência de abordagens directas do tema, há que rever com proveito o trabalho de alguns geógrafos sobre a área, onde a componente histórica é marcante, *v. g.* C. Cavaco, 1973 e A. Domingues, 1986.

[38] Naranjo y Garza, 1850, p. 71.

[39] G. Reparaz, 1902, p. 7.

[40] "La actividad portuaria [en el Guadalquivir] a partir de 1870 se va incrementando lentamente de tal manera que los armadores que eran 14 se convierten en 27 en 1910, y las agencias de seguro maritimo pasan de 5 a 13 en el mismo lapso [...] El puerto fluvial de Sevilla habia visto crescer el volumen de tonelaje movido en sus malecones, a partir de 1868. Ello se debia, sobre todo, a la exportación de mineral andaluz que, como materia prima, marchaba a mercados extranjeros o nacionales para ser industrializado o beneficiado" (F. Morales Padrón, 1980, p. 80).

precisamente un río que deje testemonio, que marque carisma en la vida de los pueblos onubenses que visita [...] La razón de todo ello está quizás en el hecho de que el Guadiana no atraviesa el territorio, sólo sirve de frontera; es un elemento que independiza y que en consecuencia aisla." E acrescenta sobre a sua própria vivência na vila de Puebla de Guzmán, a pouco mais de duas dezenas de quilómetros do rio: "Yo que viví en mi niñez muy cerca de él apenas lo tuve presente, porque en realidad era como un río fantasma que no había dejado de serlo desde su nacimiento." [41]

2 - A Navegação Fluvial em Portugal

Ainda que continuemos a não contar em Portugal com um desenvolvido estudo sobre a navegabilidade e a navegação fluvial para todo o território, os trabalhos publicados nos últimos anos por A. Teodoro de Matos, David Justino e Maria Fernanda Alegria sobre os transportes e a formação do espaço económico nacional preenchem em muito as lacunas anteriormente existentes [42]. Às primeiras análises de Fernando Castelo-Branco datadas dos finais dos anos 50 pouco havia a acrescentar como exemplos de visões de conjunto [43]. O estudo modelo de Jorge Gaspar sobre os portos fluviais do Tejo teve pouco eco entre os geógrafos [44] e as informações dispersas, díspares e pouco trabalhadas há que as respigar de monografias, de recolhas "etnográficas", de publicações menos cuidadas, de fontes históricas, etc.

Dispensar-nos-emos da enumeração descritiva da navegabilidade e da navegação rio a rio, de Norte a Sul de Portugal, ao longo do século XIX. Também nos pouparíamos ao arrolamento das memórias, planos e projectos fisiocráticos sobre a construção de canais ou melhoramento das vias fluviais, elaborados com base no que há muito vinha sendo realizado na Europa [45]. Nas três dissertações citadas encontrar-se-á essa tarefa criteriosamente efectuada [46]. As notícias coligidas do entretanto publicado ou esquecido, preferimos utilizá-

---

[41] F. Nuñez Roldán, 1987, p. 28. Sobre a distinta percepção de um outro rio internacional - o S. Lourenço - por parte dos habitantes de uma e outra margem, comenta J.-C. Lassèrre: "La frontière qui sépare le Canada des Etats-Unis joue évidemment un rôle dans ces changements de perceptions, mais, à l'intérieur même du Canada, les deux principales communautés linguistiques et culturelles n'ont pas du tout la même vision du fleuve." (1984, p. 50).

[42] A. Teodoro de Matos, 1980; David Justino, 1988-89 e Maria Fernanda Alegria, 1990.

[43] F. Castelo-Branco, 1958.

[44] J. Gaspar, 1970.

[45] Ver Joel Serrão, I, 1980, p. 110-112 e José Luís Cardoso, 1989, p. 59 e *passim*.

[46] Cfr. *v. g.* A. Teodoro de Matos, I, 1980, p. 298-299.

las como contraponto em cada situação ou local da história do Guadiana, semelhante ou pelo contrário, completamente distinto [47]. Mais interessante nos pareceu discutir as leituras do tema pelos diversos autores, especialmente no que se prende com o seu aproveitamento na compreensão da estrutura do espaço nacional ao longo do tempo.

Pondo de parte as breves linhas que Silva Telles e Ferraz de Carvalho dedicaram à importância da navegação fluvial no contexto geográfico de Portugal [48] e alguma atenção concedida pelos geógrafos de Coimbra ao assunto, no quadro mais vasto do estudo das bacias hidrográficas [49], será O. Ribeiro quem glosará a importância deste tipo de navegação na evolução histórica do País, nas suas mais divulgadas obras como *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico* (1945) e *Portugal* (1955). Devemos contudo a H. Lautensach as primeiras reflexões aturadas sobre o tema que, embora tenham tido uma recepção mínima, não deixam de ser marcos a recordar.

A primeira é a dos condicionalismos da navegação interior. Quando temos por parte dos autores portugueses, um repetido discurso sobre a importância da circulação fluvial na formação do território português *vs* a vizinha Espanha, é de reter o comentário do geógrafo alemão que chega de um país onde a rede de navegação interior é densa e o tráfego intenso. O que impressiona Lautensach é naturalmente o fenómeno ter uma dimensão tão restrita: "No Norte a navegabilidade [fluvial] é limitada pelo forte declive, resultante da recente elevação tectónica; no Sul, pelo caudal fraco dos invernos normais. Quase em toda a parte as condições da estiagem são impeditivas. Muito desfavorável é a deslocação anual dos bancos de areia pelas cheias." [50] E nestas três frases se sintetizam os principais problemas e se equacionam as principais razões explicativas da realidade deste transporte em Portugal. Os autores portugueses lembrar-se-ão dos problemas físicos apenas para explicar a "terrível" e

[47] Os estudos que nos tempos mais recentes têm vindo a lume sobre a navegação nos rios portugueses são exemplares pela diversidade das abordagens e pelas próprias características do material divulgado. Há a publicação de fontes históricas inéditas ou a reedição comentada (ou não) de esquecidas ou raras memórias e planos. Há a pura e simples compilação cronológica de referências históricas, de apontamentos etnográficos, de material iconográfico. A qualidade dos trabalhos não é a melhor, apesar de toda a boa vontade dos autores e das editoras, maioritariamente locais e regionais. Pensamos quanto os estudos portugueses sobre navegação interior se encontram ainda distantes da produção historiográfica e geográfica existente em França, na Inglaterra ou na Alemanha. Aí, encontramos associações de interessados exclusivamente dedicados à análise dessa realidade nos seus mais diversos aspectos - o económico, o histórico, o sociológico -, divulgando em periódicos próprios o resultado de tais pesquisas.

[48] Não contamos naturalmente com as resumidas notas que ao tema se consagraram, por exemplo, nos escritos sobre a realidade portuguesa produzidos aquando das Exposições Universais do Rio de Janeiro ou de Sevilha (cfr. Silva Telles, 1908 e 1929; F. Ramos Coelho, 1929).

[49] Cfr. A. Amorim Girão, 1922 e A. Fernandes Martins, 1940.

[50] H. Lautensach *in* O. Ribeiro *et al.*, IV, 1991, p. 1171.

"fatídica" decadência da navegabilidade e da navegação dos nossos rios "outrora amplos e profundos" canais de comunicação entre o litoral e o interior longínquo.

Em 1895, nas páginas da *Revista de Obras Públicas*, Frederico Augusto Pimentel divulgava o seguinte cômputo sobre a extensão das vias navegáveis em Portugal:

Rio Minho - 51 km
Rio Lima - 38 km
Rio Douro - 200 km
Rio Vouga e Ria de Aveiro - 80 km
Rio Mondego - 124 km
Rio Tejo - 265 km
Canais da Azambuja, Benavente e Salvaterra - 42 km
Rio Sado - 75 km
Rio Mira - 25 km
Rio de Portimão [Arade] - 20 km
Rio Guadiana - 70 km

Estes números perfaziam um total de 990 km disponíveis para a navegação interior [51]. Números polémicos, já que nem todo o tipo de navegação era possível em toda a extensão indicada, nem as condições para essa navegação eram permanentes ao longo do ano [52].

Uma outra ideia sempre retomada por todos os autores e já claramente expressa por Lautensach é a da complementaridade entre o transporte fluvial e o terrestre, ou melhor, entre o terrestre e o fluvial. Para Lautensach: "Estas vias navegáveis prolongam as estradas, as vias férreas mineiras ou os simples caminhos de carros, e servem para o transporte de madeira, trigo, farinha, palha, carvão, frutas e vinho." [53] São as "vias navegáveis" que "prolongam", numa visão de escoamento do interior para o litoral dos excedentes produzidos nas áreas que se localizam longe dos grandes centros, mas que os abastecem. A leitura por parte dos autores portugueses será sempre uma visão de quem se preocupa mais com o litoral (desenvolvido!), a partir do qual se atinge o interior [54]. A realidade porém estava mais próxima das palavras de Lautensach: é sobretudo para canalizar a "sangria" das regiões interiores que se utiliza a rede de comunicações no que toca aos aspectos económicos; a difusão de inovações em sentido inverso tem muito menos importância. O lastro que vai nos porões é a maioria das vezes apenas lastro.

---

[51] F. A. Pimentel, 1895, p. 381.

[52] Aos quase 1000 km defendidos por Frederico Pimentel correspondem, por exemplo, numa estatística europeia sobre a rede fluvial, divulgada por G. Reparaz, apenas 400 km (I, 25, 1902, p. 6).

[53] H. Lautensach *in* O. Ribeiro *et al.*, IV, 1991, p. 1171.

[54] "Desde tempos distantes, o mar e os rios constituíram as linhas mestras do transporte em Portugal. Do litoral ou dos portos fluviais, as mercadorias seguiam através de uma vasta rede de almocreves e carreteiros até às cidades e vilas do interior." (F. Galhano, 1970, p. 55).

Dois últimos reparos ao texto do geógrafo alemão que, embora se relacionem directamente com a realidade portuguesa com que tomou contacto, nos fazem reflectir sobre a evolução histórica: por um lado a dimensão das embarcações que circulam nos rios, "simples barcas, que utilizam habilmente velas enfunadas"; por outro, o reduzido transporte de passageiros por via fluvial, se comparado com o volume de mercadorias. "Faltam por completo os barcos de passageiros", diz nos anos 30 mas, assim era antes e em grande medida no Minho ou no Lima, e mesmo no Douro ou no Tejo, em que a alternativa pela via terrestre era muitas vezes preferida pelos viajantes [55]. A impossibilidade do aumento da tonelagem das embarcações que circulavam nos nossos rios (pelas características dos cursos de água), foi na segunda metade do século XIX um dos grandes entraves a um real aproveitamento destas vias de circulação a uma outra escala.

O autor que mais repetidamente se tem debruçado sobre a navegação fluvial em Portugal é Fernando Castelo-Branco. Primeiro para o conjunto, depois para cada um dos rios, tem compilado minuciosos dados e informações que nos possibilitam hoje ter uma panorâmica do fenómeno através dos tempos [56]. As ideias de base deixou-as num muito referido estudo, "Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa" (1958), sintetizadas posteriormente na "entrada" do *Dicionário de História de Portugal,* referente ao tema. Diz no primeiro: "A profunda navegabilidade dos rios portugueses permitiu [...] a existência, desde tempos muito recuados, dum intrenso tráfego fluvial, que pôs em fácil contacto as terras agrárias do interior com os estuários dos rios e os portos do litoral. Resultou daí a exportação relativamente elevada de produtos agrícolas, o contacto entre as terras agrárias do interior e o litoral, e por tanto indirectamente com o estrangeiro - em suma: vida económica dum tipo diverso do existente na restante península." [57] Duas reflexões a reter, que se prendem com leituras a diferentes escalas.

A primeira, a da "profunda" navegabilidade dos rios que cruzam o território português, permitindo a relação do Portugal-litoral com o Portugal-interior através de um "intenso" tráfego. Imagem em tudo semelhante à de J. Cortesão e presente na sua tese sobre a "atlantização" do País. Esta ideia abrangente podemos contrapô-la a uma outra, também largamente aceite: a de um Portugal com regiões estanques, sem comunicações, celular. Mas

---

[55] Sobre a bacia económica do Lima ver a recente dissertação de Mestrado de Mário Gonçalves Fernandes, *Viana do Castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855 - 1926)* (1993), onde se dedica um capítulo à importância da navegação fluvial para o desenvolvimento da cidade da foz do Lima.

[56] Cfr. *v. g.* para o complexo portuário da enseada de S. Martinho (1975-a) e para o Cávado (1979).

[57] F. Castelo-Branco, 1958, p. 62.

a segunda reflexão, à escala peninsular, parece ainda mais relevante: a "individualidade" do território português prova-se também pela navegação fluvial que o cruza. F. Castelo-Branco revê os economistas dos séculos XVIII e XIX, lembrando a tese de que a decadência da navegação fluvial, especialmente em consequência do progressivo assoreamento dos rios, explicava muito a própria decadência da economia portuguesa (*v.g.* Vandelli). Essa ideia longamente aceite serviu para justificar dezenas de planos, projectos e muitos discursos nas assembleias científicas e políticas ao longo de Setecentos e relembrava-se ainda bem entrado o século XX.

As conclusões de F. Castelo-Branco são condensadas em 1965 para divulgação junto de um mais vasto público: "Se atendermos [...] à intensidade do trafego fluvial e à importância que certos factores nos levam a atribuir-lhe, embora consideremos que para essa fusão, contribuiu-o a costa articulada e os estuários profundos, mais ainda deve ter contribuido o intenso tráfego fluvial, que punha em fácil contacto com o litoral uma muito maior superficie agrícola do País. Daí ter a navegação fluvial contribuido decerto para a génese desse modo de vida nacional e, consequentemente, para a diferenciação do País relativamente à restante península, pois, devido a factores geográficos e a uma superficie bastante maior, a navegabilidade dos rios era relativamente reduzida e, por consequência, o tráfego fluvial não fez sentir a sua influência, como em Portugal, pelo que a sua economia foi, de um modo geral, predominantemente continental e fechada. Por isso vemos no tráfego fluvial um factor geográfico/económico fundamentador da independência." [58] A navegação fluvial explica um "modo de vida nacional", a "diferenciação do país relativamente à restante península" e é um factor "fundamentador da independência", o que naturalmente continua a preocupar por então a historiografia vigente.

O estudo de Jorge Gaspar sobre os portos fluviais do Tejo, ainda que partindo da ideia da complementaridade de duas vivências - a litoral e a interior - introduz importantes e renovados contributos metodológicos, testados no caso concreto do grande rio e, especialmente, dos núcleos populacionais ribeirinhos. "Na Península Ibérica, onde desde cedo se marcaram bem dois nítidos estilos de vida - o do continente e o do litoral -, é natural que os rios navegáveis constituissem os veículos de comunicação de duas economias complementares e que possibilitassem ainda a entrada dos produtos do interior nos circuitos económicos internacionais." [59] A esta referência importante sobre o acesso aos circuitos

---

[58] Id., 1965, p. 270.
[59] J. Gaspar, 1970, p. 153.

externos dos produtos do interior que chegam aos entrepostos do litoral através da navegação fluvial, soma-se uma outra ainda mais relevante, a de que este meio de transporte leva a inovação a pontos distantes, criando núcleos organizadores do espaço: "Os rios navegáveis têm constituido eixos de desenvolvimento e caminhos transmissores de inovações, determinando a localização dos polos de organização do espaço em vastos territórios." Naturalmente que um estudo deste tipo revela-se ideal para testar modelos espaciais, previamente estabelecidos como é o de Van Thunen: "O litoral e os rios navegáveis alteravam sensivelmente um possível modelo circular, permitindo o alongamento das áreas de influência (abastecidas pelas aglomerações ou que as abasteciam) ao longo do litoral ou ao longo dos rios navegáveis." [60]

A análise de J. Gaspar que tanto interesse teria aplicada ao Mondego ou ao Sado não teve infelizmente seguidores. Apenas Carminda Cavaco, ainda que com outro objectivo, analisa os portos fluviais do Baixo Guadiana algarvio - Alcoutim e Castro Marim -, mas apenas o primeiro claramente relacionado com o tráfego fluvial. Maria Alfreda Cruz falará dos portos do estuário do Tejo e Paula Bordalo Lema dos do Alto Douro, porém, sempre enquadrados em âmbitos e temas regionais mais vastos [61].

Vejamos agora os contributos historiográficos vindos a lume ao longo dos anos 80, que mais directamente se tenham debruçado sobre a evolução da navegação fluvial portuguesa: os estudos de A. Teodoro de Matos e de David Justino. Do somatório de exemplos coleccionados por aquele primeiro autor para a centúria de 1750 - 1850, duas conclusões fundamentais, que pouco trazem de novo ao anteriormente debatido: por um lado, o transporte fluvial, dadas as suas características (menor custo, maior facilidade na deslocação de cargas e de volumes, etc.) é preferido quando em possível percurso alternativo; por outro, a rede de navegação interior é complementar da rede terrestre e marítima. "A escassez de estradas, agravada pelo mau estado de conservação de muitas delas, fez dos rios a via de acesso e transporte preferida, quer ligando directamente o litoral com localidades do interior, quer como desembarcadouro ou prolongamento dos caminhos

---

[60] *Ibid.*

[61] Maria Alfreda Cruz, 1973 e Paula Bordalo Lema, 1980-a. Para o enquadramento bibliográfico do tema na evolução da Geografia histórica portuguesa, ver J.C. Garcia *et al.*, 1986. Não queríamos deixar também de lembrar dois contributos históricos para o Mira e para a Ria de Aveiro. O Mira (e Vila Nova de Milfontes) têm o seu cronista em António Martins Quaresma, que publicou em 1986 um modelar estudo histórico (mas também geográfico), sobre o "espaço organizado" pela vila da foz do Mira: *Apontamento histórico sobre Vila Nova de Milfontes.* Com base numa completa e cuidada bibliografia (fontes e estudos) são dedicadas largas páginas à navegação entre a foz e Odemira, bem como ao porto flúvio-marítimo de Milfontes (ver também A. Quaresma, 1989, p. 47-85). A dissertação de Doutoramento que Inês Amorim prepara sobre a comarca de Aveiro no séc. XVIII, no âmbito da história económica e social, trará um decisivo contributo para a compreensão da organização espacial em função da navegação no Vouga.

existentes. Não admira, portanto, que ocorresse desde sempre a tentativa de aproveitar e valorizar a navegabilidade dos rios portugueses, promovendo a sua desobstrução abrindo novos canais, construindo estradas de sirga ou estabelecendo planos da rede vial terrestre que combinavam esta com as vias fluviais." [62]

O que deixámos dito sobre as "imagens mentais" do papel da circulação ascendente nos rios portugueses, por um lado, e da circulação descendente, por outro, pondo em comunicação centros de poder e "vastas regiões agrícolas" do interior, é em alguns momentos visível. A época áurea da vinda dos produtos (cereais) para o litoral através dos cursos de água é quase sempre conotada com a Idade Média e a Expansão Ultramarina. Depois... os circuitos mantêm-se: "Na Idade Média portuguesa é sabida a sua importância no escoamento dos cereais e outros produtos, actividade que se mantém, pelo menos em alguns rios até que a concorrência do comboio e das boas estradas servidas pelo transporte rodoviário automóvel, fizeram desaparecer esta navegação." [63]

No sentido inverso, não é a tradição que se mantém, é o "progresso que sobe", daí a maior importância da navegação fluvial ascendente. "O baixo custo de transporte e, em alguns casos, a sua velocidade [...] farão da via fluvial a estrada eleita de penetração no interior sempre que tal possibilidade se verifique." [64] Ou "A penetração no interior era tanto mais fácil quanto navegável fosse o rio que o atingisse. E se é certo que a navegação a vapor virá implementar esses circuitos de transporte tal facto corresponderá principalmente a uma modernização e ao incremento de uma prática adquirida em séculos anteriores." [65] Essa ideia da transmissão da inovação no interior é protagonizada pelos "forasteiros" que partem do litoral. Nos portos fluviais, entrepostos de distintos tipos de transporte, encontram-se os guias: "Ainda, em 1854, a deslocação acompanhada por guia era a mais praticada pelos forasteiros. Em portos fluviais como Vale do Zebro, Aldeia Galega, Abrantes ou Vila Nova da Raínha existiam bestas e arrieiros, prontos a levarem os passageiros recém chegados para o Alentejo ou para o interior da Beira." [66] Não podemos contudo esquecer que eram os

---

[62] A. Teodoro de Matos, I, 1980, p. 257. Comenta A. Lopes Vieira por sua vez: "River navigation, rather than road transport, maintained the insecure and erratic communications with the interior and shipping was largely confined to barge traffic on the longest navigable river course. Where navigation was not feasible, the transport of both people and goods was forced to rely on more traditional forms of conveyance." (1986, p. 131).

[63] A. Teodoro de Matos, I, 1980, p. 252.

[64] *Ibid.*, p. 256.

[65] *Ibid.*, p. 489.

[66] *Ibid.*, p. 377.

mesmos que transportavam passageiros e mercadorias dos pontos mais distantes para esses mesmos portos [67].

O marcante trabalho de David Justino sobre a formação do espaço económico português entre 1810 e 1913, dedica alguma atenção à navegação fluvial com um claro objectivo: o da compreensão da sua importância nas alterações profundas ocorridas ao longo de Oitocentos na estrutura económica do território nacional. À semelhança do testado para outros meios de transporte, a navegação interior é analisada quantitativamente em função das escassas e pouco seguras fontes existentes com vista ao estabelecimento das principais linhas da sua evolução e do seu papel de complementaridade em relação ao transporte terrestre." O 'abismo' entre o custo de transporte aquático e o terrestre é igualmente posto em relevo para outros produtos. Numa representação da Câmara de Serpa, datada de 17 de Junho de 1824, refere-se ser o custo de transporte entre Lisboa e Mértola metade do custo do transporte entre este porto e aquela vila, por terra." [68]

Mas a ideia principal sobre a navegação interior, em função da hipótese geral em discussão, é a da organização do espaço em função dessa circulação fluvial e principalmente dos portos. Daí se partirá para uma tentativa de divisão regional de áreas dependentes do acesso ao transporte: "A supremacia do transporte aquático sobre o terrestre é, nas sociedades e economias do Antigo Regime, um facto tão evidente e, ao mesmo tempo, tão determinante na estruturação interna que, mais do que as estradas, a construção de canais e os melhoramentos nos rios concitam maior atenção, posições de prioridade nas políticas de fomento propostas, pelo menos, até ao surgimento da alternativa caminho de ferro. Quer pela comodidade, volume de mercadorias transportável, rapidez e, acima de tudo, pelo preço o transporte aquático atraía os fluxos comerciais terrestres. Os espaços organizavam-se em função da distância ao ponto de embarque mais próximo e do custo de transporte para o atingir. Distância física e distância económica divergiam na maior parte dos casos." [69]

David Justino passa em revista os economistas dos séculos XVIII e XIX, extraindo as ideias já debatidas sobre a importância das comunicações fluviais (rios e canais), mas também terrestres, para a relação interregional, especialmente, entre litoral e interior:

---

[67] Joel Serrão pondera também, por seu turno, os dois fluxos de circulação: "Debatiam-se [os barqueiros], porém, como óbice natural de maiores dificuldades de navegação no sentido ascendente do que no descendente e com as consequências do regime dos nossos rios, faltos de água na estação quente. E, por isso, os rios funcionavam mais como escoadouro para o litoral dos produtos regionais (vinho duriense, trigo alentejano) do que como veículos [das?] mercancias litorais ou estrangeiras, o que concorre para o tradicional centralismo económico, no contexto nacional, da orla marítima. Isto não significa, claro está, que no sentido ascendente as vias fluviais não desempenhassem também papel de algum relevo." (I, 1980, p. 105).

[68] D. Justino, I, 1988, p. 196.

[69] *Ibid.*, p. 177.

"Segundo eles, tal rede [de estradas e de canais] permitiria resolver em grande parte o bloqueio económico a que o País estava sugeito: pela diminuição de importações a que o litoral tinha que recorrer para a sua subsistência e pela configuração de um mercado de âmbito nacional decorrente da generalização das trocas pelo espaço continental." Há que lembrar de qualquer modo, a leitura decadentista das razões do insucesso "[...] a situação dos transportes e da mobilidade interna de bens e pessoas era algo que decorria da incapacidade e desinteresse dos portugueses e não de obstáculos naturais, para a época, inultrapassáveis." [70]

As conclusões, tira-as David Justino a partir de uma importante imagem que construíu. No mapa sob o título "Navegabilidade e acesso regional ao transporte aquático (meados do século XIX)" são cartografados: a "navegação [fluvial] regular", o "limite de navegabilidade" e as "áreas distanciadas mais de 25 km de um curso navegável" (ver Fig. 2). À importante destrinça entre os troços fluviais regularmente percorridos por uma navegação economicamente importante e os pontos limite da navegação, associamos as palavras iniciais de Lautensach sobre a dimensão das embarcações presentes no grosso do tráfego. "Cada caso é um caso", dirão praticamente todos os autores, como veremos. Daí também recordarmos que esta imagem é, sobretudo, um modelo.

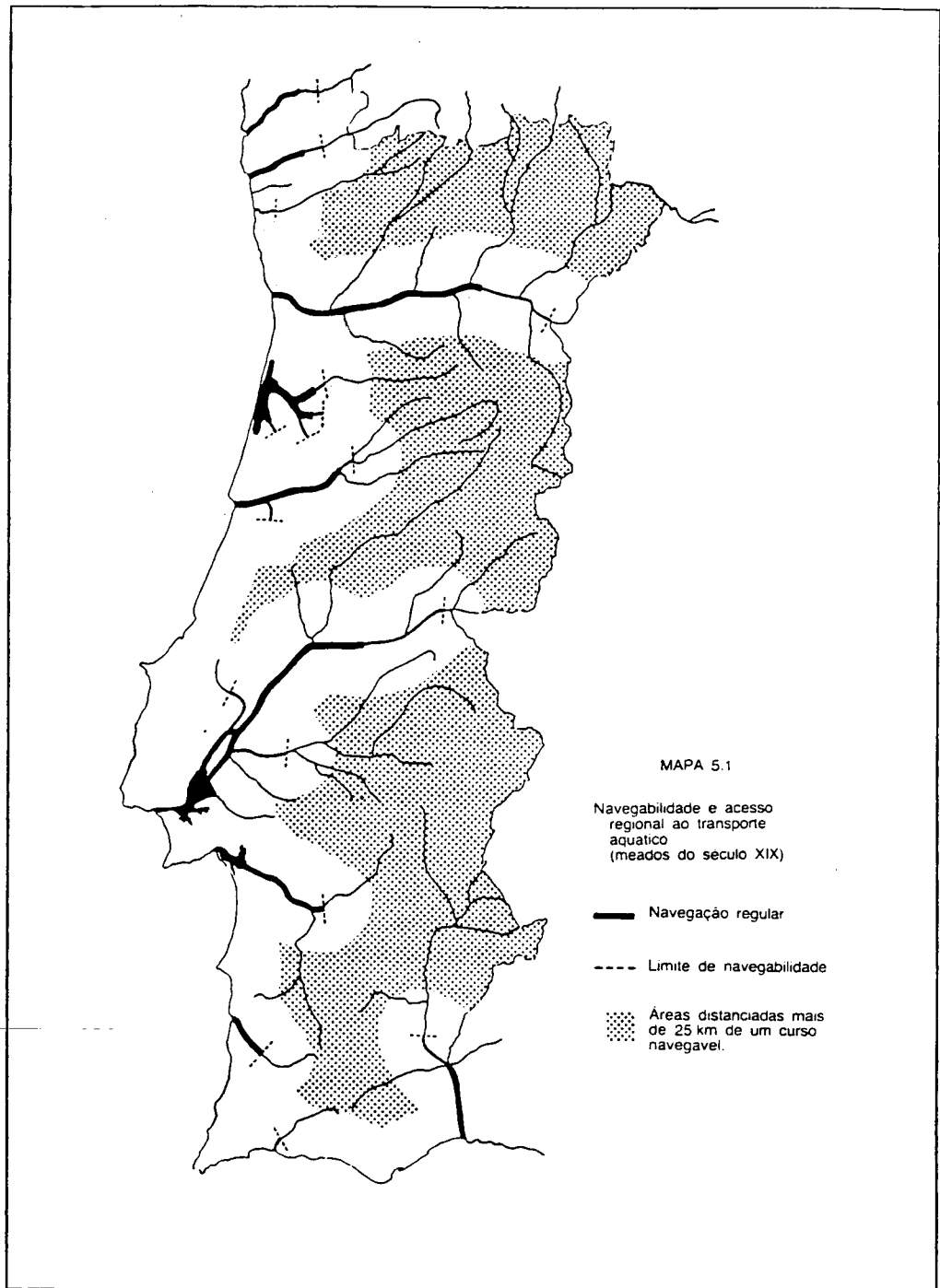
Mas vejamos as conclusões do autor, em função daquilo a que se propunha e que pensa possível: "[...] esboçar as grandes divisões regionais em função da maior ou menor facilidade de acesso ao transporte fluvial e marítimo que se traduz pelo seu maior ou menor afastamento dos cursos navegáveis". E, com base na figura, conclui: "Entre 1/3 e 2/5 do território continental está afastado pelo menos um dia de um curso navegável [...] essas regiões que têm dificuldades de acesso ao transporte aquático [caracterizam-se] por uma secular especialização agrícola. É o caso do trigo alentejano: os concelhos de maior produção localizam-se precisamente na 'mancha negra' do interior. O mesmo poderemos dizer das regiões da Beira Alta ou da Terra Fria Transmontana onde o cultivo da batata se faz em grande escala. [...] Uma parte considerável do produto agrícola é em grande medida onerado por um custo de transporte excessivo." [71]

As conclusões parecem-nos (elas sim) um pouco excessivas, com base na imagem que é apenas um "modelo espacial". A "secular especialização agrícola" não acontece apenas nas áreas de "mancha negra" mas na esmagadora maioria do território nacional e, quanto à "mancha negra", se nos debruçarmos sobre cada exemplo regional, nem o Campo de Ourique

---

[70] *Ibid.*, p. 174.

[71] *Ibid.*, p. 188-189.

Fig. 2 - Navegabilidade e acesso regional ao transporte aquático (meados do século XIX).

Fonte: D. Justino, 1988, I, p. 190.

inclui concelhos de grande produção de trigo, nem a facilidade de circulação (e por consequência o custo do transporte), será igual no distrito de Portalegre e no alto Vale do Mondego (ambas as áreas a "negro"). Em contrapartida, a circulação no maciço de xisto na margem direita do médio Tejo (área a "branco"), será bastante mais difícil, demorada e dispendiosa, se comparada com a existente no planalto transmontano (a "negro"). O "fundo de mapa" ideal na representação da rede fluvial do Portugal de Oitocentos é bastante mais complexo e difícil de construir. O próprio autor reconhece que "Um balanço [da navegação fluvial] quantificado torna-se difícil tendo em vista a diversidade de situações decorrentes da sazonalidade, as condições de navegabilidade de acordo com a tonelagem das embarcações, a diferenciação entre cursos navegáveis e flutuáveis, e, para a época que escolhemos, a fraca qualidade dos testemunhos de que se pode dispor." [72]

Para cada caso os processos históricos por um lado e a diversidade de características naturais por outro, são os principais problemas lembrados também pelos poucos autores (geógrafos), que mais recentemente se debruçaram sobre a navegação fluvial. Porém, mais que as distintas evoluções, interessa ao geógrafo, a delimitação dos espaços dependentes da navegação interior e foi esse o principal aspecto a que atendeu Maria Fernanda Alegria no seu estudo sobre a organização dos transportes em Portugal, entre 1850 e 1910: "[...] se o reconhecimento dos troços navegáveis se torna possível [...] são escassos os valores disponíveis sobre o tráfego neles existente e bem mais difícil ainda a delimitação da área que cada rio servia. Só um estudo pormenorizado de cada um permitiria conhecer essas informações, para as quais, dada a insuficiência e escassez das estatísticas, seria necessária a consulta de múltiplas fontes indirectas." [73] A autora, apesar de recolher e divulgar os dados disponíveis sobre os espaços organizados pela rede fluvial (rio a rio), não

---

[72] *Ibid.*, p. 187.

[73] Maria Fernanda Alegria, 1990, p. 70. A autora debatera já alguns destes conceitos espaciais: "A delimitação dos *hinterlands* [...] ainda que desejável, punha problemas de vária natureza, tanto técnicos como práticos: as fontes são insuficientes, os problemas de método muitos, a segurança dos resultados duvidosa. Na melhor previsão conseguir-se-iam delimitações grosseiras que seria forçoso ir modificando no decurso do período estudado, para todos ou quase todos os portos. Mas as razões fundamentais por que essa espacialização não foi sequer tentada advêm do facto de os *hinterlands* poderem ser diferentes, de acordo com a natureza dos produtos expedidos ou recebidos." (1985-b, p. 26). E sobre a própria caracterização de *hinterland*, particularmente em função do factor tempo, acrescentará mais tarde: "[...] entende-se por hinterland de um porto a porção de superfície terrestre em conexão directa com esse porto através de vias e meios de transporte terrestre, canais ou vias fluviais navegáveis, e que dele recebe ou para ele envia a maior parte do tráfego. Um porto pode não ter relações comerciais (ou outras) exclusivas com o seu hinterland, pois elas podem ser partilhadas por outros portos. Essa área varia para cada mercadoria. Por isso cada porto tem diferentes hinterlands conforme a mercadoria, o período histórico, o sentido do tráfego e, mesmo, a estação do ano." (1990, p. 168-169).

achou possível, pelas razões apontadas (que passam especialmente pela heterogeneidade das informações), tentar qualquer representação gráfica [74].

Contudo não deixa de ser interessante a comparação do anterior mapa elaborado por David Justino com a sequência de quatro mapas de Maria Fernanda Alegria, onde se cartografam "Áreas a cerca de 20 km de vias férreas em 1880, 1889, 1900 e 1910, servidas por relativamente densa rede de estradas (1889 e 1910) e portos com mais tráfego de longo curso e de cabotagem." (ver Fig. 3). O Baixo Alentejo e o Algarve (espaços que mais particularmente nos interessam), são bons exemplos nessa comparação proposta. A rede de caminho de ferro e a maior densidade de rede viária concentram-se progressivamente sobre a "mancha branca" do primeiro mapa, à medida que se avança no século. Os resultados económicos e o desenvolvimento das regiões periféricas não parecem ter sido brilhantes.

Quanto à navegabilidade fluvial nesse Sul do País, ela assume dois casos distintos. A existente no Guadiana sobreviverá, enquanto todo o movimento de pessoas e de bens em torno da grande exploração mineira de S. Domingos a justificar. O caminho de ferro, contornando a bacia económica do Baixo Guadiana (linha de Moura e Beja - Faro - Vila Real de Santo António), dará o primeiro golpe, reduzindo a área polarizada pelo rio; muito mais tarde, o tráfego viário dará fim a toda a vida fluvial [75].

No caso do Sado onde também era visível uma bacia económica circundada pela linha do Sul, a conclusão é mais rápida e directa com a construção da linha de caminho de ferro que cruza Alcácer do Sal. A sequência é semelhante para os outros casos ao longo do território português. "O assoreamento, o aumento da tonelagem dos barcos, as dificuldades na entrada da barra de alguns portos, somados à irregularidade do caudal dado o regime das precipitações, a que se juntam, ainda, para alguns, a concorrêcia do caminho de ferro, foram a pouco e pouco fazendo declinar o tráfego fluvial." [76]

[74] Para o caso do Tejo, lembramos os mapas elaborados por Maria Alexandre Lousada e Patricia Pedro reconstituindo espaços dos séculos XVI e XVII (1988, p. 95 e 98) e de Jorge Gaspar para época posterior (1970, p. 173). Diz este último autor sobre a definição das áreas servidas pelos portos fluviais: "Pela análise do mapa de estradas e de caminhos de 1807 seria quase possível delimitar as áreas drenadas por cada porto, na medida em que estes comandam toda a rede viária que a eles converge." (*ibid.*, p. 190).

[75] O processo é "clássico" em muitos rios europeus (cfr. *v. g.* X. Perrin, 1912; R. Dion, 1938 e L. Hunter, 1969) e, para o caso dos rios portugueses, vários autores estabeleceram claramente essas etapas de decadência. Diz Jorge Gaspar, a propósito do Tejo: "O Tejo [...] adquiriu desde longa data uma importância preponderante que se manteve até ao advento do caminho de ferro, quando em certos sectores diminuiu ou mesmo desapareceu; mas só a camionagem acabou por destruir completamente os transportes fluviais ao longo do Tejo." (1970, p. 154). A. Matias Coelho comenta essa última fase de luta pela sobrevivência impossível: "Apesar das estradas [nos anos 40] serem ainda muito más, era cada vez maior o número de camionetas que circulavam por elas, levando consigo as mercadorias subtraídas ao transporte fluvial. Os barcos não suportaram esta segunda investida do progresso, que permitia viagens mais rápidas e portanto mais baratas, e começaram a acostar aos portos de Constância, cansados do Tejo e das dificuldades da vida, vencidos." (1991, p. 31).

[76] Maria Fernanda Alegria, 1990, p. 78.

Fig. 3

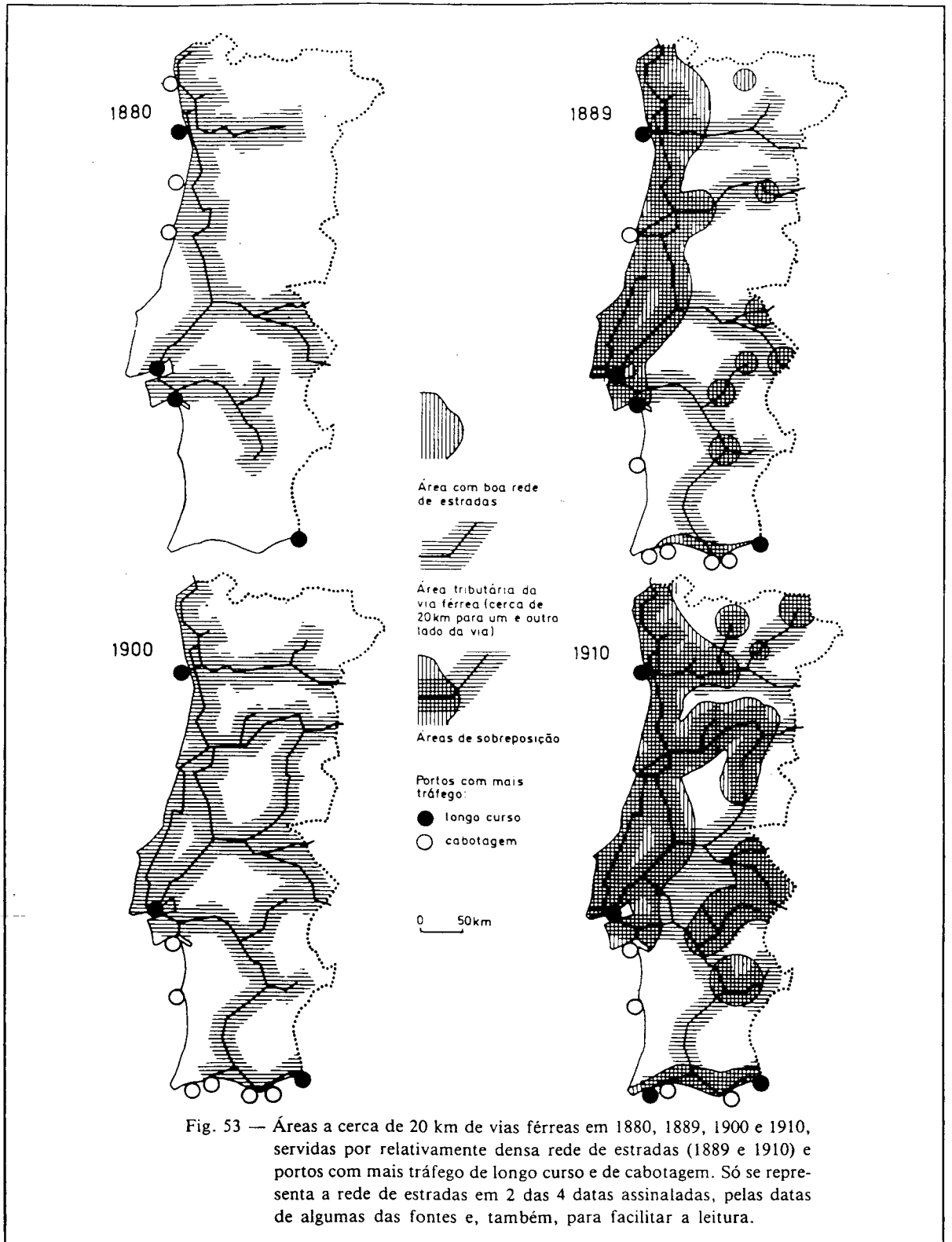



Fig. 53 — Áreas a cerca de 20 km de vias férreas em 1880, 1889, 1900 e 1910, servidas por relativamente densa rede de estradas (1889 e 1910) e portos com mais tráfego de longo curso e de cabotagem. Só se representa a rede de estradas em 2 das 4 datas assinaladas, pelas datas de algumas das fontes e, também, para facilitar a leitura.

Fonte: Maria Fernanda Alegria, 1990, p. 335.

Os ciclos de navegação fluvial a vapor nos rios portugueses parecem bem distintos dos seus congéneres da Europa do Norte onde graças às condicionantes físicas e aos contextos económicos e políticos mais favoráveis, grandes obras hidráulicas foram efectuadas permitindo desde cedo um mais duro e combativo enfrentamento com os outros meios de transporte antes do declínio definitivo [77]. Mas, como afirma Suzanne Daveau: "[...] cada trecho do litoral e cada rio tem uma história portuária específica. As condições naturais e a posição, relativa aos sucessivos pólos da actividade do País, interferem de maneira tão diversa, que é impossível propor uma evolução-tipo." [78]

[77] Pelo início do século P. León fazia deste modo o ponto da situação da navegação fluvial em França, lembrando três factores fundamentais para o renascimento desse tráfego: "[...] la canalisation des rivières, l'affranchissement économique des canaux, la résistance au monopole des chemins de fer. Depuis 1880, les voies navigables ont pris définitivement leur place dans notre système général de transports." (1904, p. 580).
[78] S. Daveau in O. Ribeiro *et al.*, IV, 1991, p. 1142.

CAPÍTULO II

O GUADIANA E A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO, DA ANTIGUIDADE AO SÉCULO XIX

CAPÍTULO II

O GUADIANA E A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO, DA ANTIGUIDADE AO SÉCULO XIX

Graças a Deus que as pedras são só pedras,
E que os rios não são senão rios.

Alberto Caeiro

A relação entre as condições de navegabilidade e a navegação no Guadiana desde sempre se colocaram com acuidade. As características do relevo, do clima, da cobertura vegetal da bacia do grande colector ibérico e, especialmente, do seu regime, se permitiram a navegação no troço terminal do rio, impossibilitaram-na para montante do limite das marés [1]. Não se pretende aqui elaborar uma monografia hidrológica do Guadiana como introdução ao desenvolvimento histórico da sua navegação. Diversos aspectos naturais são sumariamente abordados na primeira parte deste capítulo, mas apenas aqueles que de algum modo podem contribuir para a explicação da evolução do tráfego fluvial.

A história da navegação no Guadiana, da Antiguidade aos meados do século XIX, procurámos construi-la à base de sucessivos quadros de Geografia histórica: a organização do espaço que com o rio se relacionou ao longo do tempo. Aí se discutem e se retêm alguns dos "temas verticais" que focaremos de modo especial nos capítulos dedicados à navegação fluvial na segunda metade de Oitocentos, tema central do nosso estudo. O problema da navegação para montante de Mértola, os projectos de canalização do curso de água, o rio como escoador privilegiado de diversos produtos e o veículo introdutor de outros, são algumas das ideias recorrentes na breve análise de Geografia histórica da navegação no Guadiana, que constitui a segunda parte deste capítulo.

[1] "La navigabilité d'une rivière dépend essentiellement de la profondeur et de la constance de son lit, de son débit liquide et solide, de son profil et de la vitesse du courant. Ces facteurs sont eux-mêmes déterminés par le climat et le relief." (M. Jouanique *et al.*, 1951, p. 8).

1 - As características do rio e a sua navegabilidade

"El rio, en nuestras latitudes, es el más interesante de los elementos geograficos, el más vivo, el menos estático, el que reacciona más pronto y activamente a las diversas variaciones geograficas que afectan a un paisaje."

V. Masachs Alavedra

Entre os grandes rios peninsulares o Guadiana é um caso exemplar do esquecimento a que estes têm sido votados pelos diversos campos da ciência [2]. Os estudos sobre este curso de água ficam a dever-se (na maioria dos casos), a autores espanhóis ou a autores portugueses (nunca a equipas mistas), que ignoram em larga medida as contribuições bibliográficas dos vizinhos homens de ciência, apesar dos compartidos troços do rio [3]. A cartografia elaborada é elucidativa: facilmente encontramos imagens em que a litologia da bacia, a rede de afluentes ou elementos do clima não se figuram para além da fronteira política. São os autores não peninsulares, entre os pioneiros, que mais julgaram os processos no seu conjunto, preocupando-se em interrelacionar análises já existentes, em coligir e em comparar dados [4].

O estudo dos rios portugueses não é em geral nem simples nem fácil e a escassez (quando não inexistência) de análises hidrográficas, hidrológicas, hidroclimáticas explica-se por dois motivos fundamentais: "[...] les cours d'eau principaux du Portugal ne sont que les tronçons inférieurs de fleuves dont la plus grande partie du bassin est située en Espagne; les observations hydrométriques régulières ont commencé tard et ne se sont multipliées que très récemment." [5]

---

[2] Cfr. L. Acciaiuoli, 1949-1950 e *Bibliografia Geográfica de Portugal*, II, 1982, p. 127-137.

[3] Na tese de doutoramento de J. F. Zamora Cabanillas dedicada ao rio Guadiana, apenas 9% das obras referenciadas na bibliografia final dizem respeito a trabalhos de autores portugueses. *El rio Guadiana (fisiografia, geoquimica y contaminación)* (1987) é, contudo, o mais completo e detalhado estudo sobre as características das águas fluviais.

[4] No final dos anos 20, E. Hernández-Pacheco elabora os primeiros grandes estudos sobre os rios peninsulares e o Guadiana (1928 e 1928-a), ao mesmo tempo que H. Lautensach na sua obra sobre a geografia do território português deixava também traçadas as linhas mestras da hidrologia de Portugal, com base em dados estatísticos concretos (ainda que escassos) e em atenta observação de campo. Em 1948 vem a lume *El régimen de los rios peninsulares* de V. Masachs Alavedra. M. Pardé, discute em pormenor esse estudo (1949). V. Masachs participará na obra colectiva sobre a *Geografia de España y Portugal* dirigida por M. de Terán, com um capítulo sobre os rios ibéricos. Em todos estes títulos encontramos referências ao Guadiana mas, com excepção de E. Hernández-Pacheco e H. Lautensach, poucos terão sido os que conheceram com detalhe o terreno das bacias portuguesas.

[5] S. Daveau, 1977-b, p. 285. Mas é sobre a própria existência de valores estatísticos que se levanta um dos maiores obstáculos à elaboração de estudos. Para o Baixo Guadiana, só possuímos séries de medições de caudal a partir de 1946, na estação do Pulo do Lobo. Para datas anteriores utilizam-se os números de Puente de Palmas (Badajoz), estação a 260 km da foz, que recuam aos anos de 1920.

A definição do Guadiana deu-a F. Hernández-Pacheco ao escrever: "El Guadiana, tanto por su especial régimen, como por la peculiar morfologia de su valle, es uno de los ríos más anormales y extraños de los de la Península." [6] *Vale* e *regime* são termos onde cabem naturalmente além do relevo ou da hidrologia, a litologia, a fitogeografia e a climatologia. A mistura (em dosagens diferentes) desses elementos deu uma unidade mais do que *anormal, estranha*. Porém, como rio compartido entre países (110 km num total de 810 km), na extrema periferia de espaços centralmente organizados, foi sempre esquecido e abandonado porque economicamente pouco aproveitável. Rio perigoso entre os rios conhecidos [7].

À semelhança de outros grandes colectores da Península, entra em Portugal depois de atravessar vastas regiões espanholas. O seu estudo em território português é assim indissociável do acontecido para montante do ponto de cruzamento da fronteira: 55 260 km^2 da bacia (83%) são território espanhol e só 11 700 km^2 (cerca de 17%) pertencem a Portugal. Em números globais a bacia do Guadiana é a quarta em área (66 960 km^2), depois das do Douro (97 682 km^2), do Ebro (86 000 km^2) e do Tejo (80 629 km^2) [8].

Se estes são aspectos comuns a três dos grandes rios peninsulares, outros há que fazem do Guadiana um curso de água original entre os seus pares. Falamos da regularidade do seu perfil longitudinal (no conjunto) bem como da "fraca dissimetria transversal, orográfica e climática" [9] claramente relacionada com a ampla e pouco acidentada bacia hidrográfica. Por outro lado, é em função da altitude e da morfologia que circunda a bacia, que o Guadiana apresenta no seu regime mais uma particular característica: a não presença de água proveniente do degelo [10].

A "anormalidade" do rio é visível nos valores do seu caudal, quando comparados com os dos outros rios, tomando em atenção a sua extensão e bacia vertente. M. Pardé compara-o com "les rivièrettes françaises les plus minables" que apresentam pelo menos duas vezes o caudal específico médio do Guadiana ou, com o Sena (em estações com áreas de bacia semelhantes) que tem mais de quatro vezes o caudal especifico do rio peninsular [11].

---

[6] F. Hernández -Pacheco, 1961, p. 385.

[7] "El rio Guadiana, y tambien sus afluentes, son de una irregularidad extrema [...] Se comprende, pues, que con esta irregulariadad el aprovechamiento de dicho río haya sido casi nulo, y que, por el contrario, los daños ocasionados por sus avenidas fueron cuantiosos." (*ibid*).

[8] No dizer de Suzanne Daveau: "Esta forte dependência hidrológica em relação a Espanha é um dos aspectos básicos da Geografia de Portugal e é importante notar que ela vai ganhando peso à medida que os rios se vão tornando menos naturais, mais sujeitos à intervenção humana." (S. Daveau in O. Ribeiro *et al.*, II, 1988, p. 503). Sobre a estruturação de diversas leituras de rios europeus, em especial no que toca aos seus aspectos físicos *vs* os humanos, lembramos os três temas em que Daniel Faucher divide o seu estudo sobre o Rodano: "Le fleuve sauvage ", "Le Rhône discipliné" e "Le Rhône asservi" (1968).

[9] Suzanne Daveau in O. Ribeiro *et al.*, II, 1988, p. 516. "Los datos de altitud que hemos obtenido permiten comprobar que la caracteristica fundamental del Guadiana, en lo que respecta a su pendiente, es su suavidad." (J. Zamora Cabanillas, 1984, p. 16).

[10] E. Hernández -Pacheco, 1957, p. 11.

[11] M. Pardé, 1949, p. 593.

Mesmo no espaço peninsular, o lugar do Guadiana não é entre os primeiros. Masachs Alavedra refere que: "El Guadiana es con mucho el menos caudaloso de los tres cursos: aproximadamente tiene, en los confines de Portugal, un caudal igual a la mitad del de cada uno de los otros dos", Tejo e Douro [12]. Mas analisemos com números esta afirmação.

Características básicas do escoamento nas maiores bacias vertentes de Portugal

	Douro	Tejo	Guadiana
Superfície total (1000 km^2)	98.4	80.1	66.9
Estação	Régua	Rodão	P. Lobo
Superfície est.	91.1	59.2	60.9
Número de anos	30	30	38
Escoamento anual (1000 milhões m^3)			
Médio	15.4	9.4	5.2
Máximo	29.9	20.5	13.9
Mínimo	5.2	1.2	0.3
Máx. / Mín.	6	17	55
Caudal médio (m^3/s)	491	297	164
Caudal específico (l/s/km^2)	5.4	5	2.7

Fonte: S. Daveau in O. Ribeiro *et al.*, II, 1988, p. 502.

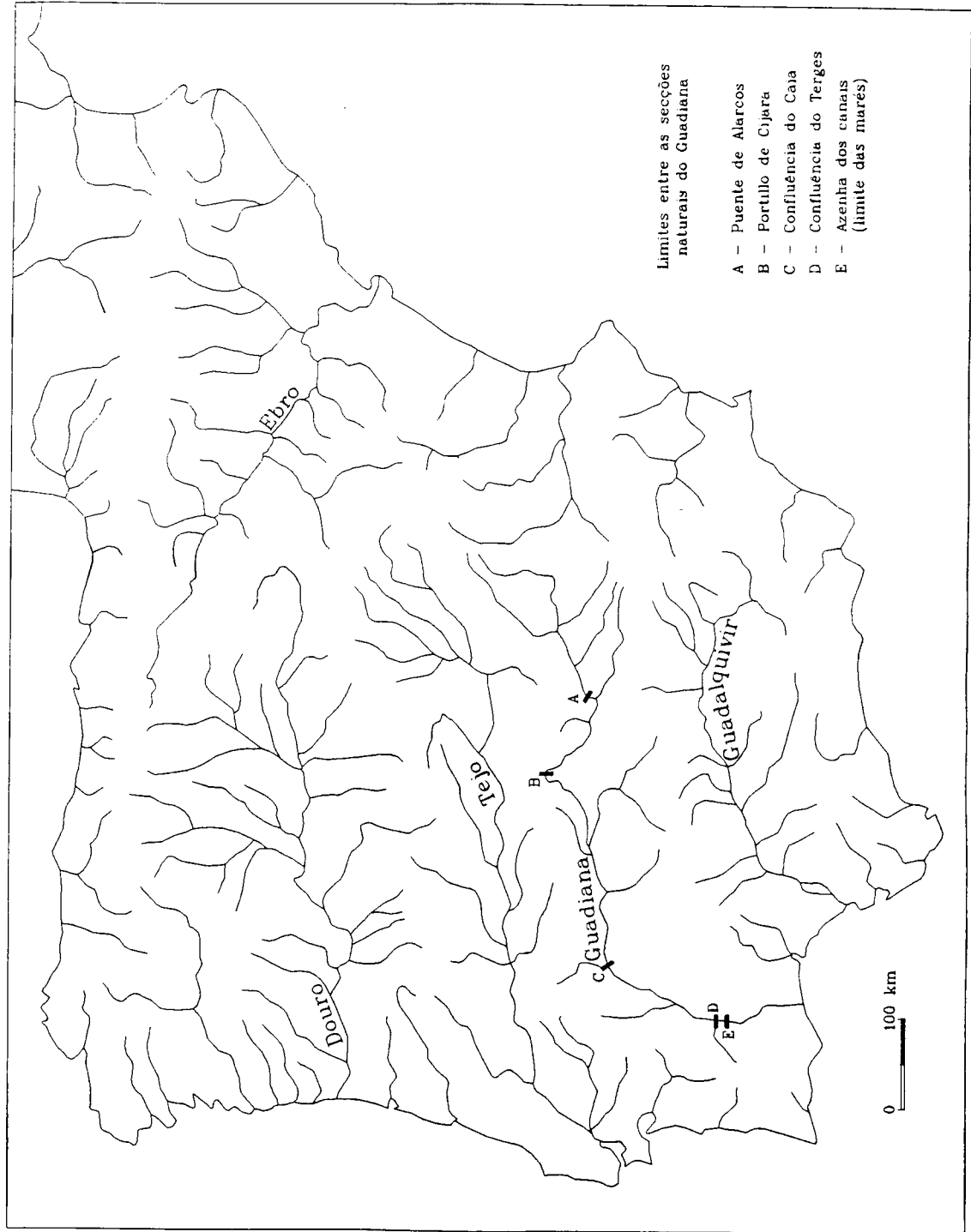
Bastará comparar os valores do Tejo e do Guadiana referentes a estações com bacias vertentes cujas áreas sejam semelhantes (Vila Velha de Ródão e Pulo do Lobo) e para uma série de anos suficientemente ampla (30-40 anos), para nos darmos conta de que os valores do caudal específico são sensivelmente o dobro no caso do Tejo, como também o são se comparados com os do Douro (ponderados os 30 000 km^2 mais, de área de bacia na Régua), confirmando as afirmações de Masachs Alavedra que referimos. Estas são visões de conjunto que convém contudo analisar a maior escala.

1.1 - As secções do rio e o Pulo do Lobo

"El Guadiana en su conjunto, tal como hoy se nos ofrece en sus lineas fundamentales, se constituye al finalizar los tiempos terciarios y comenzar el Cuaternario, al fasionarse diferentes segmentos, verdaderos retazos de una red fluvial anterior y hoy casi desaparecida, segmentos que enlazandose entre si han venido a constituir al Guadiana actual, que anchuroso y placido avanza por tierras de Extremadura." As palavras são de F.

[12] V. Masachs Alavedra, 1948, p. 496.

Fig. 4 – Rede hidrográfica da Península Ibérica.

Fonte: M. Feio, 1952, p. 175; F. Hernández-Pacheco, 1958, p. 52 e A. Cabo Alonso, 1985, p. 82.

Hernández-Pacheco, que em "Anormalidad del Guadiana", resume a três as cinco secções do rio em território espanhol, propostas por seu pai: o Guadiana manchego das nascentes até Puente de Alarcos (Oeste de Ciudad Real), dos Campos de Calatrava a Portillo de Cijara e, desse ponto à fronteira do Caia, o Guadiana estremenho [13] (Fig. 4). A partir daqui, o Guadiana que vinha "[...] de seu nacimento correndo por terras de muito pasto, & criação de gados, sempre direito ao Poente, & chegando a Badajoz, deixa este caminho, & se lança contra o Meyo dia, té dar no mar Occeano Athlantico, junto a Aya Monte." Fr. Bernardo de Brito anotava já em 1597, uma das mais marcantes características do rio: as direcções do seu curso [14]. A alteração para um percurso Norte-Sul "[...] constitui talvez o maior enigma na evolução da rede hidrográfica do ocidente da Península", segundo Mariano Feio [15].

Interessa-nos particularmente o percurso do rio internacional e português, em especial o Guadiana navegável. Mariano Feio propõe para o conjunto três sub-secções: "Desde a confluência com o Caia, ao chegar à fronteira portuguesa, até à foz do Terges (2,5 km a montante do Pulo do Lobo). Tem 164 quilómetros. Perfil quase regularizado. Desde a foz do Terges até à azenha dos Canais, 17 quilómetros. É a zona de rápidos do Pulo do Lobo. Da azenha dos Canais até à foz. É a secção vestibular, influenciada pelas marés, 79 quilómetros." [16]

Se isolarmos a "zona do Pulo do Lobo" são de facto dois Guadianas, separados por quase duas dezenas de quilómetros, onde os acidentes físicos se concentram, impedindo a navegação. A primeira sub-secção, segundo Mariano Feio, em tudo semelhante à estremenha, apresenta um declive médio de 0,62 m/km, que corresponde a um perfil praticamente de equilíbrio [17]; a terceira, para jusante de Mértola, cuja principal característica é a presença marcante das marés, possui um declive ainda mais fraco (0,0003 m/km). É sobretudo a morfologia do vale numa e noutra secção que altera por completo a organização do espaço envolvente. A ruptura dá-se entre a confluência com o Terges e a Azenha dos

[13] F. Hernández-Pacheco, 1958, p. 52. O estudo específico dedicado ao Guadiana por Eduardo Hernández Pacheco data de 1928-b. O estudo geográfico (e histórico) de um rio segundo os seus distintos troços é lembrado por Demangeon e Febvre a propósito do Reno: "Segments [du Rhin] prodigieusement divers, qui définissent avec less conditions du régime fluvial l'allure changeante des reliefs, des cultures, des établissements humains: tout ce qui fait ou transforme un paysage." (1935, p. 15).

[14] Fr. Bernardo de Brito, 1686, p. 565 (1ª edição, 1597).

[15] M. Feio, 1952, p. 175. Amorim Girão havia dado uma peregrina explicação ao caso: "Esta mudança de direcção é operada tanto pela linha de elevações ao norte, como pela dificuldade que o rio encontra em romper através da zona rígida do Alentejo." (1915, p. 76). G. Zbyszewski havia por sua vez comentado nos anos 30: "On doit écarter non seulement la notion d'une flexure synclinale qui avait été proposée pour expliquer l'orientation curieuse du Guadiana sur le territoire portugais mais aussi toute idée d'une ligne de collines Nord-Sud, parallèles à ce fleuve (Staub). En effet aucun relief de ce genre n'a jamais existé dans cette région." (1939, p. 35).

[16] M. Feio, 1947, p. 8. Esta divisão é seguida linearmente por Zamora Cabanillas que a traduz sem, estranhamente, citar a fonte (1987, p. 69).

[17] J. F. Zamora Cabanillas, *ibid.* Como um dos primeiros estudos sobre os problemas geomorfológicos da área em torno do Guadiana, ver A. Machado e Costa, 1944.

Canais perto de Mértola: entre o *terminus* da vaga erosiva limitada pela queda de água do Pulo do Lobo e o limite das marés. Essa faixa repulsiva que constitui uma barreira física, condiciona e explica a vivência do Baixo Guadiana ao longo do tempo.

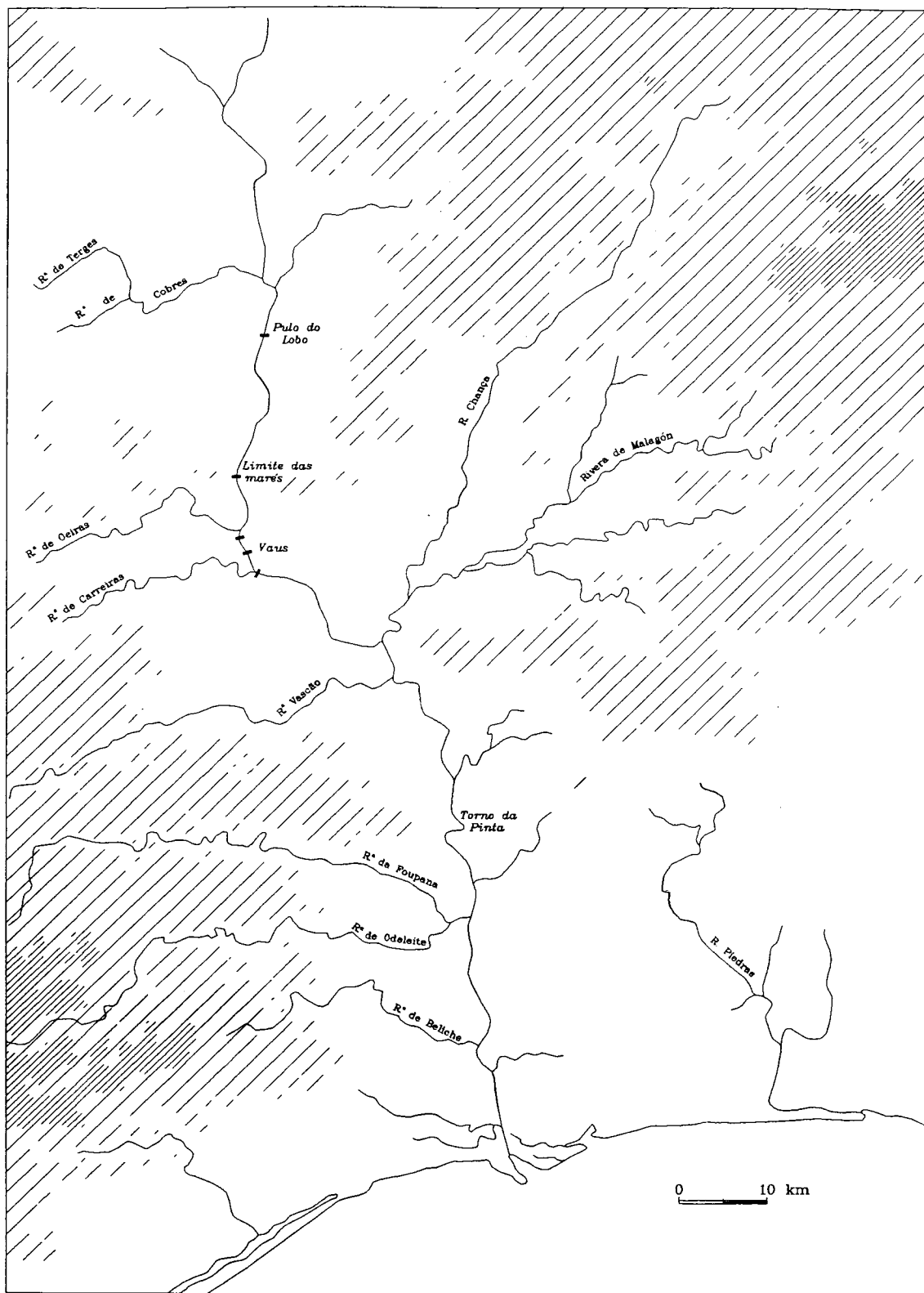
> "[...] todo o rio se encerrava no canal estreito, tomando uma velocidade louca; as águas que se apertavam, atropelando-se em veias sobrepostas; depois a fenda na rocha, tragando tudo; e, por detrás, a água, pulverizada na queda, elevando-se num nevoeiro branco, que o Sol irisava nos bordos, dando-lhes tons de opala."
>
> Conde de Ficalho

O limite para a navegação do Baixo Guadiana é composto por um conjunto de acidentes físicos que a montante de Mértola se conjugam, condicionando em definitivo essa actividade humana: o limite de influência das marés, o caudal mínimo grande parte do ano e a garganta contígua à cascata do Pulo do Lobo (Fig. 5). É esta queda de água de 13,5 metros de altura que tem constituído como imagem, essa intransponibilidade do Guadiana para o interior. Homens de ciência, da literatura e viajantes têm desde há muito difundido a noticia desse obstáculo natural [18]. A mais minuciosa e viva descrição da queda de água do Guadiana é-nos feita por Duarte Nunes do Leão na sua *Descripção do Reino de Portugal* (1610):

> "Este rio despois de entrar em Portugal, & correr duas legoas alem de villa da Serpa, chega a hum lugar de agra penedia, & se reparte a agoa em dous canais de pedra viva, & tan estreitos, que cada hum se passa de hum soo passo: os quaes dous canaes se tornão logo ajuntar em hum: & toda a agoa junta passa per hum arco de pedra viva que a natureza fez, que fica como ponte, para passarem por cima de huma parte aa outra. Saindo deste lugar corre cinco ou seis passos adiante por aquella penedia tan estreito, que não tem ainda dous passos de largo: & daqui cae a agoa, & se despenha em hum altissimo pego, que està embaxo, que terá de largo cem passos, & de altura oitenta braças. Alli onde se despenha se chama o assonjo por o grande roido & estrondo que a agoa faz, caindo de lugar tam estreito & tam alto que dahi ao pego são dezaseis braças, sendo as pedras donde cae altissimas de hua parte & outra. Na borda deste pego ha mui fragosa penedia em que caindo a agoa com a força que leva lhe acrescenta o roido, & lavra por tempo nas mesmas pedras muitas figuras de diversas cousas, de que algumas parecem feitas aa mão de official, & nom per caso. Deste pego sae a agoa ainda per duas rochas de pedra viva, onde tambem se estreita tanto que em partes não tem mais que doze passos de largo, & em partes se estreita mais, que nam tem mais que tres. E per entre este rochedo corre spaço de tres legoas pouco mais ou menos até dar em Mértola." [19]

[18] As actuais guias de viajante não deixam de citar a "maravilha natural" exagerando por vezes em prosa jornalística a dimensão do fenómeno: "[...] uma grandiosa queda de água com 173 [sic] metros de altura por 100 de largura, formando uma catadupa." ("O Vale do Guadiana", 1961, p. 37). A fonte é a *Guia de Portugal* que dá estranhamente esses valores (II, 1927, p. 164).

[19] Duarte Nunes do Leão, 1785, p. 74. Link indica no seu itinerário: "[...] à gauche du chemin est le Salto de Lobo, où la Guadiana se précipite à travers un amas de roches." (1803, II, p. 170).

Fig. 5 – A bacia do Baixo Guadiana.

Fonte: Carta de Portugal, esc. 1:250.000.

Altitude

> 400 m

200 - 400 m

Silva Lopes assinala que o Guadiana: "Pouco abaixo de Serpa forma huma verdadeira catarata chamada o *Salto do Lobo:* porque as águas se precipitão alli entre as rochas amontoadas d'hum passo tão estreito que se póde quasi saltar." [20] De facto, não é só a "catarata" (acidente fisico) que coloca em dúvida todas as hipóteses de um Guadiana antigo, navegavel até Badajoz ou Mérida, mas toda a secção do vale envolvente, quer para montante, desde a confluência do Terges, quer para jusante, ao longo da "corredoura" [21].

Sem nos preocuparmos com leituras anteriores diríamos que a primeira análise científica para a compreensão do complexo troço do Baixo Guadiana em torno do Pulo do Lobo se deve a Hermann Lautensach, na sua obra sobre Portugal, que data do início dos anos 30. Aí levanta este autor a hipótese da formação dos dois leitos talhados no xisto corresponderem às distintas forças erosivas das "águas de cheia" e das "águas normais" de um Guadiana com um regime tão especial.

> "[...] a erosão manifesta-se tanto em águas altas como em águas baixas; o rio adquire assim um duplo leito. O leito largo das águas altas estende-se até duas nítidas rupturas de declive, na base de vertentes íngremes. Naquele leito encaixa-se o estreito leito das águas baixas, que o outro acompanha e domina, como se fosse um terraço. Este complexo de formas desenvolve-se de maneira imponente no Guadiana a montante de Mértola [...] O leito das águas baixas é um desfiladeiro, de cerca de 40 m de largura, e 15 a 20 m de profundidade, com paredes verticais, que cortam a prumo o leito das águas altas [...] Este desfiladeiro, formado pela erosão regressiva das águas médias, estende-se para montante até ao Pulo do Lobo, onde o Guadiana se lança dentro do desfiladeiro através de estrondosa queda. Apesar de ter já percorrido 710 km, só tem aqui 3 m de largura, mesmo com águas normais de Inverno. A montante, deixam de se distinguir nitidamente os leitos das águas altas e baixas; as últimas correm também no leito mais elevado, limitando-se à parte mais próxima do talvegue." [22]

Teoria pouco fundamentada para a dimensão do fenómeno: Lautensach não conhecia completamente o vale, em especial a parte internacional para jusante, imprescindivel de percorrer, para a compreensão do conjunto [23]. Será Mariano Feio quem trará uma explicação geomorfológica, na segunda metade da década de 40, primeiro com estudos preparatórios e, depois, com o trabalho de síntese *Os terraços do Guadiana a jusante do Ardila* [24].

---

[20] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 23. O plágio de E. Chao a esta prosa é evidente :"[...] se precipitan las aguas entre las rocas amontonadas en un paso tan estrecho, que en algunos parages casi pudiera atravesarse de un salto." (1849, p. 26).

[21] A dificuldade de navegar nesse troço ainda que com pequenas embarcações é descrita de modo pitoresco e divertido por Adriano Gonçalves em *A Voz do Guadiana*, em 1922-1923 (ver Doc. nº 77).

[22] H. Lautensach *in* O. Ribeiro *et al.*, 1988, II, p. 474-475.

[23] Comenta M. Feio sobre a opinião de Lautensach a propósito da área: "O conhecimento incompleto que tinha do rio não lhe permitiu reconhecer que o facto de as águas das cheias correrem no vale superior não é responsável pela formação deste, mas apenas consequência das formas existentes." E acrescenta em nota: "Não pode pois, ter conhecimento da existência da rechã que prolonga o vale de montante do Pulo do Lobo até Guerreiros do Rio e é absolutamente indispensável para a interpretação dos factos." (1947, p. 50).

[24] Cfr. M. Feio *et al.*, 1945 e 1946; M. Feio, 1947, 1949 e 1952. *Os terraços...* é uma das obras que lançará o autor e o centro de

"A partir da confluencia do Terges (2,5 km a montante do Pulo do Lobo) faz-se sentir intensamente o apelo da queda do Pulo do Lobo. O rio aumenta de velocidade, revigora de poder erosivo e começa a cavar novo vale no fundo do primitivo leito. Esta acção acentua-se até ao sítio denominado Pulo do Lobo [...] onde bruscamente o rio se precipita de uma altura de 13,5 metros, abandonando definitivamente o primitivo leito, para correr num canhão de paredes verticais, com cerca de 20 metros de altura e pouco mais de largura. [...] Para jusante do Pulo do Lobo, o vale primitivo, que o rio abandonou, continua, a princípio perfeitamente conservado, depois representado por uma rechã muito nítida que se rebaixa a pouco e pouco mas pode seguir-se até 29 km da foz (Guerreiros do Rio), onde se submerge." [25]

Mariano Feio descreve com mais pormenor cada aspecto deste sector, passo indispensável para a compreensão da sua hipótese final. Diz sobre a "corredoura" que se desenvolve da cascata para jusante, durante 9 km: "O canhão que o vale inferior forma logo à saída do Pulo do Lobo mantém-se com toda a perfeição, apertado e com as paredes abruptas, quase verticais, onde aqui e além se veêm restos de marmitas, até pouco antes do Porto Largo [...] Mais para jusante, o vale inferior continua a alargar-se progressivamente, destruindo em muitos locais a rechã que vem prolongando o vale superior. O rio tem, então um vale em V muito jovem." (Fig. 6). Há que continuar a percorrer o vale recolhendo mais elementos: "Quanto mais caminhamos para jusante, mais "velho" é o vale inferior, isto é, está há mais tempo exposto à acção da erosão, formou-se há mais tempo. Parece pois, que a causa do encaixe não só actuou até muito próximo do mar, mas foi aí que actuou primeiro, progredindo depois, por erosão regressiva para montante." E conclui: "Resta-nos então imaginar uma causa que caminhasse de jusante para montante, actuando já em Guerreiros do Rio [...] e desse lugar a um encaixe do rio. Não nos parece ousado supor que se trate de um abaixamento relativo do nível do mar que desprendeu uma vaga de erosão regressiva, isto é, um novo ciclo de erosão." [26] É uma explicação em volta das variações glacio-eustáticas no nivel do mar ocorridas durante o Quaternário que Mariano Feio propõe em *Os terraços* (1947), mas já apresentada em traços gerais na "Noticia" (1945):

investigação (ainda que de fundação recente) a que pertence nos circuitos científicos internacionais. Os grandes mestres da Geografia física irão debater as hipóteses de Mariano Feio, todos concordando, no geral, com a construção teórica proposta. Logo no ano seguinte à publicação, Pierre Birot comentará o trabalho nos *Annales de Géographie* (1948) e, em 1951, C. A. Cotton citá-lo-á como exemplo no *Geographical Magazine*. Com base em todos estes contributos H. Baulig (cujos trabalhos haviam servido em muito de fonte a Mariano Feio), retomará as hipóteses enunciadas numa breve análise publicada nas *Comunicações dos Serviços Geológicos de Portugal*, em 1952. Poucos terão sido os trabalhos da geomorfologia portuguesa tão discutidos pela comunidade científica internacional pelo seu sistema e validade. Segundo Zamora Cabanillas (1987, p. 52), M. Derruau (1981) é o único autor que parece ter voltado estranhamente às hipóteses de Lautensach.

[25] M. Feio, 1947, p. 9-10.

[26] *Ibid.*, p. 35-38.

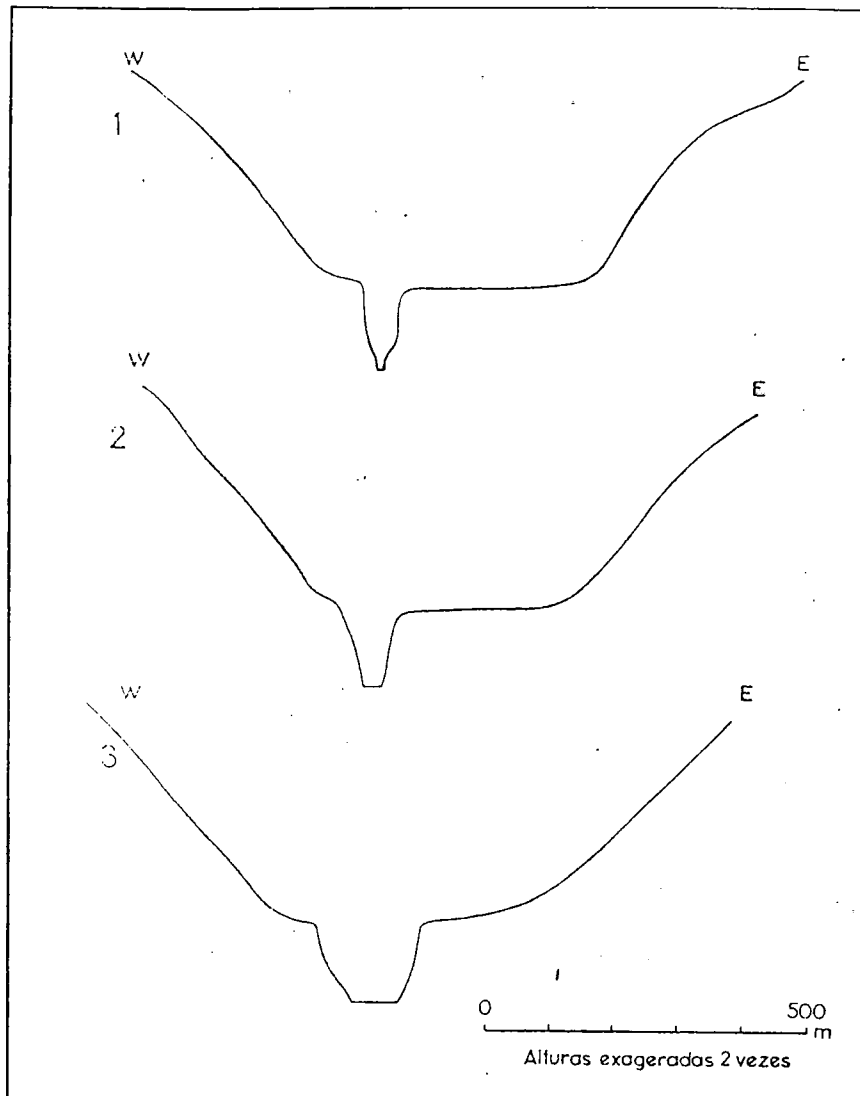
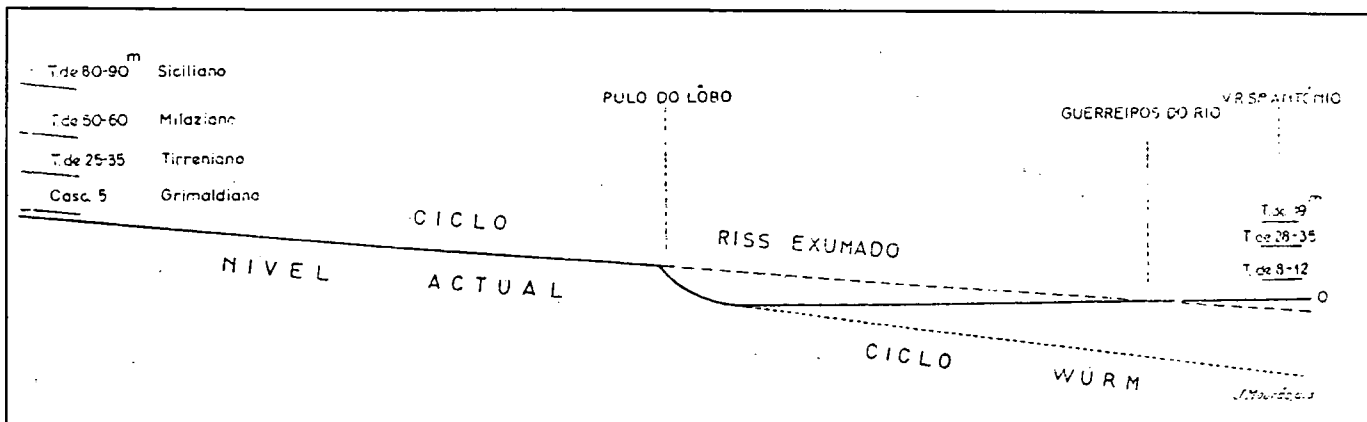
Fig. 6 - Perfis transversais do Guadiana a jusante do Pulo do Lobo. 1- à distância de 1.460 m.; 2- à distância de 2.330 m.; 3- à distância de 5.710 m..

Fonte: M. Feio, 1947, p. 36.

Fig. 7 - Esquema interpretativo da evolução morfológica do vale do Guadiana.

Fonte: M. Feio, 1947, p. 78

"Na fase transgressiva *siciliana* o rio corria, quási sem margens, numa vasta planície pliocénica, onde facilmente se espraiava, desenhava meandros e depositava cascalheiras.

Nas fases regressivas correspondentes aos glaciares de *Günz* e *Mindel*, o rio foi-se encaixando, criando assim a possibilidade de se distinguirem os vários níveis de terraços que depositou durante as fases transgressivas *milaziana* e *tirreniana*.

Durante o *Riss*, traçou o leito onde hoje corre até ao *Pulo do Lôbo*, e que depois se continua até quási à foz, por um nível de rocha muito bem marcado.

Com a subida do mar *Grimaldiano*, o rio suspendeu o trabalho erosivo e chegou mesmo a depositar, sobre o vale *rissiano*, camadas de seixos, pouco espessas, além da praia de 12 metros de Vila-Real.

Com a fase glaciária do *Würm* e a respectiva regressão, começa a desenvolver-se novo ciclo erosivo, que terá progredido até montante de Mértola.

A transgressão *flandriana* veio submergir o ciclo *würmiano* até onde chegam as marés (zona Mértola-Azenha dos Canais), suspendendo nesta parte a sua evolução, que, todavia, continuou por erosão regressiva no troço para montante (Canais-Pulo do Lobo), agora em função do novo nível de base, dado pela altura das águas na parte do rio influenciada pela maré." [27]

Esta complexa construção teórica, tão próxima do modelo (Fig. 7), explica-nos as condicionantes físicas do Baixo Guadiana que se relacionam tão fortemente com a navegação. O aspecto mais polémico parece ter sido a explicação dada quanto à formação da própria queda de água do Pulo do Lobo. Pierre Birot pergunta: "Pourquoi la dénivellation provoquée par l'abaissement de la mer au Würmien s'est-elle concentrée, au point de donner une magnifique cascade de 10 m de haut? L'auteur suppose qu'une barre de quartzite, située plus en aval, a bloqué l'érosion regressive." [28] Com efeito, M. Feio havia proposto: "O efeito do obstáculo terá sido, então, uma concentração do desnível. Como as quedas recuam principalmente por sapa, compreende-se que uma barra de quartzite relativamente pouco espessa, com estratificação quase vertical e cheia de diacláses, que lhe tirem coesão, possa ceder de repente à acção daquela. Ora, a 15 km a jusante do Pulo do Lobo, o Guadiana é atravessado por duas ou três linhas de quartzite exactamente nestas condições." [29] Birot lembra características semelhantes no vale do Tejo sem consequencias afins. Concluirá: "[...] le Pulo do Lobo demeure une singularité morphologique." Será Baulig, quem tem uma palavra mais definitiva sobre a formação da notável cascata:

[27] M. Feio *et al.*, 1946, p. 45-46.

[28] P. Birot, 1948, p. 273.

[29] M. Feio, 1947, p. 42.

"La vague d'érosion régressive, partant du bas rivage würmien, remontera d'abord rapidement dans les terrains tendres de couverture sans donner de gradin bien marqué ni de gorge. Puis, rencontrant les schistes, elle est ralentie considérablement: un gradin apparaît, avec une gorge naissante. La dualité d'action des basses eaux et des crues commence à se manifester: le gradin se raidit. D'autre part, la chute augmente de hauteur à mesure qu'elle recule, puisque, comme on l'a vu, le profil en long de la gorge est notablement moins incliné que celui de la vallée mûre qu'elle entaille. Mais, à mesure de la gorge s'approfondit, elle absorbe une fraction croissante, et finalement la totalité du débit de crue. La part des basses eaux dans le travail d'érosion diminue, et, puisqu'elles sont seules à entretenir la chute, celle-ci s'effacera peu à peu et fera place à des rapides de plus en plus espacés. Si la vague d'érosion rencontrait, au-delà des schistes, des terrains beaucoup plus résistants et producteurs de débris grossiers, l'effacement de la chute en serait accéléré. On voit comment un gradin d'érosion régressive peut apparaître, s'accentuer et finalement s'effacer au cours de son recul, même en roche homogène, et à plus forte raison quand l'érosion rencontre une résistance croissante de l'aval à l'amont. Cela, répétons-le, dans les conditions très particulières qui sont celles du Guadiana inférieur." [30]

1.2 - O leito do rio e a velocidade das águas

Entre Mértola e a foz algumas das características naturais mais importantes para a compreensão da navegabilidade e dos seus problemas (e referidas nas fontes históricas) são a largura, a profundidade do leito e a velocidade das águas.

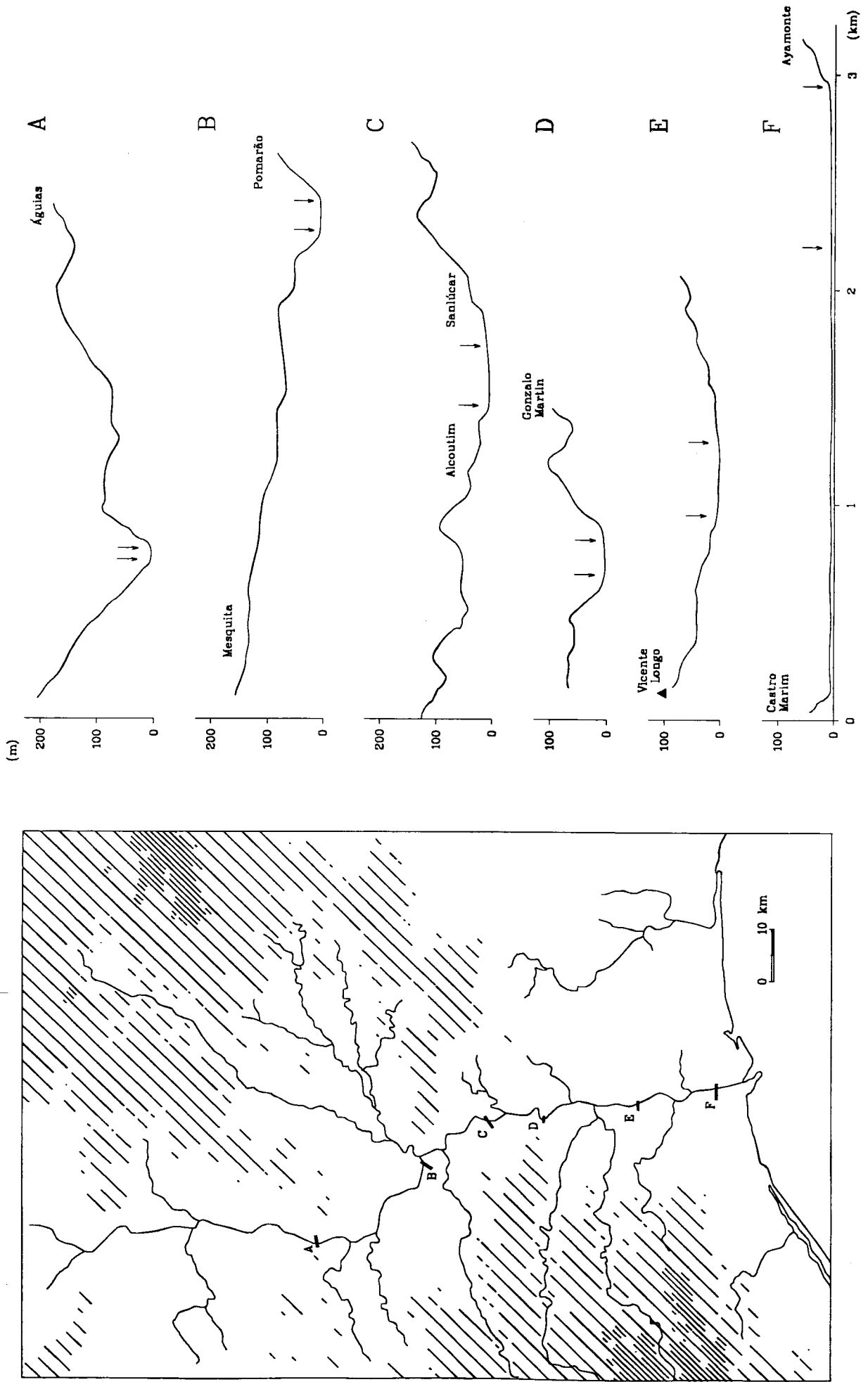
A largura de leito é conjuntamente com a sinuosidade do curso de uma importância decisiva para a navegação, face ao comprimento das embarcações e às manobras que estas têm de realizar. Rio amplo junto à foz (Fig. 8-F), onde há que contar prioritariamente com a batimetria de canais não fixos, a sua largura diminui rapidamente para montante, coincidindo com o aparecimento de vertentes de forte declive. A profundidade atinge então valores mais elevados mas as "voltas" e os "tornos" não são fáceis de ultrapassar para os grandes vapores (Fig. 8-B e 8-D). O rio, não é um rio largo. Em Alcoutim, onde Brito Camacho observa que se pode conversar de um lado para o outro, Silva Lopes diz que o Guadiana tem "250 varas de largo" [31] (Fig. 8-C). Daqui ao Pomarão, o leito estreita-se progressivamente: a média rondará os 100-150 metros. Para jusante de Alcoutim, a largura do leito aumenta lentamente (Fig. 8-E), atingindo os 400 metros, frente a Ayamonte, embora apresente três locais em que os valores se reduzem a 30-40 metros. Aí "[...] ainda hoje são visíveis os vestígios das marcas que, na altura da utilização frequente do rio, definiam enfiamentos e resguardos para a navegação." [32] Frente a Vila Real de Santo António, em função das características topográficas da pequena planície aluvial e da ampla penetração das marés, a largura do rio

---

[30] H. Baulig, 1952, p. 175.

[31] Silva Lopes, 1841, p. 395. Aproximadamente 275 m, pela *vara de Lisboa* (cfr. A. Teixeira Gyrão, 1833, p. 82).

[32] A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 667.

Fig. 8 – Localização dos perfis topográficos do Vale do Baixo Guadiana.

ronda os 600 metros [33].

As notícias sobre a profundidade das águas são uma constante nas fontes, em especial nos roteiros marítimos, ainda que essas informações digam essencialmente respeito à foz e à barra. Aí ocorrem os problemas de assoreamento e alteração dos canais de navegação. No estreito e longo vale, o regime de marés e a corrente encarregam-se de manter este limpo e acessível. Os valores rondam os 5 metros de profundidade a uma distância entre os 50 e os 100 metros das margens. Nos "tornos", em especial no da Pinta, os valores são normalmente bastante mais elevados, como consequência da acção da corrente contra as margens e no fundo do leito, atingindo os 20 metros [34].

A evolução da barra e da sua dragagem estudá-la-emos noutro local (Capítulo IV) mas não queríamos deixar de referir alguma informação. Riudaverts y Tudury informa que de Castro Marim para montante "[...] el rio Guadiana conserva bastante fundo, variable entre 18 y 100 pies (5 m y 27,8 m) á pleamar, en terminus de permitir la subida á buques de 200 á 300 toneladas hasta el sitio denominado LA LAJA, y aún hasta Sanlúcar." [35] Afirmação que não deixa de ser curiosa já que Sanlúcar se encontra a jusante de La Laja [36]. A profundidade é também muitas vezes dada por referência indirecta, através do calado dos navios que procuram entrar o rio, anotando-se sempre as duas marés. Um bom exemplo é a informação inserta no *Roteiro* de Baldaque da Silva, de 1889: "A entrada do rio Guadiana é muito obstruída por bancos de areia que deitam fóra até cerca de 2 milhas da costa; entre estes bancos porém existem caneletes mais profundos que dão accesso aos navios, cujos calados de água não excedem em águas vivas 15 pés e meio, e em águas mortas 12 pés." [37]

Finalmente, a velocidade da corrente relacionada com o regime das marés e do próprio rio. Segundo Rodrigues da Costa: "[...] na vazante, as velocidades da corrente são da ordem dos 3,5 a 4 nós em marés vivas e da ordem dos 2 nós ou menos em marés mortas; na enchente, estes valores são ligeiramente inferiores." [38] Estes valores algo elevados em função da largura do vale, se causavam alguns problemas para a navegação à vela, com a chegada do vapor não representam obstáculo de maior em grande parte do ano. A situação pode-se,

---

[33] Le Gras, 1978, p. 137.

[34] A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 666 e 679.

[35] P. Riudaverts y Tudury, 1867, p. 192.

[36] Na edição de 1878 do roteiro de Le Gras, é atribuida uma profundidade de 7,5 m ao Guadiana frente a Vila Real (em maré alta) e, de 6 m junto a Ayamonte, variando de Castro Marim para montante entre 5 e 18 m (Le Gras, 1878, p. 137). O texto é de facto uma tradução do espanhol com o valor mais elevado mal "copiado". Os textos destas publicações de interesse internacional copiam-se frequentemente, repetindo erros e dando conta de aspectos não actualizados.

[37] A. Baldaque da Silva, 1889, p. 83.

[38] A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 665. Lembramos que o *nó* equivale à velocidade de 1 *milha marítima* (1.851m) por hora.

porém, alterar entre Novembro e Abril, face a inesperadas cheias no Guadiana e nos seus afluentes. As "[...] intensas correntes das águas das cheias que sáem o Guadiana, attingindo bastantes vezes 8 a 10 milhas de velocidade por hora, e tem subido em uma cheia extraordinaria a 13 milhas." [39]

Em Novembro de 1898, o Capitão do Porto de Vila Real de Santo António, explica o naufrágio de um navio mineiro pilotado em condições pouco aconselháveis: "Tendo a submersão do vapor Oldenburg sido devido a caso de força maior, consequente do local em que o navio fundeou, e havendo somente agora a apreciar a improvidencia do piloto José Silvestre Domingues na escolha do local, attendendo a ter chegado ao ancoradouro na força da vazante, augmentada pelas aguas dos barrancos e ribeiros confluentes do rio Guadiana, provenientes das chuvas dos ultimos dias." [40]

1.3 - O regime fluvial

"Le Portugal, frange atlantique d'une péninsule méditerranéenne, possède dans la totalité de leurs cours, un certain nombre de fleuves côtiers ou d'affluents des fleuves principaux dont il est très intéressant de connaître les modalités de l'écoulement" [41]. É este o quadro da hidrologia portuguesa: a "franja atlântica" tão lembrada a propósito de aspectos da Geografia humana para questionar a individualidade do território português, surge aqui nesta relação entre clima e hidrologia que estará na base da compreensão mais profunda desta última, nos seus diversos aspectos e repartições espaciais. Afirma Masachs Alavedra a propósito dos três grandes rios peninsulares atlânticos (Douro, Tejo e Guadiana):

> "Hemos observado en los tres ríos un notable aumento del módulo en sus tramos finales; este aumento proviene, sin duda, de la mayor lluviosidad de la región. Cuando se trata de un año húmedo, a las aguas procedentes de las lluvias en la Meseta o las nieves de sus sistemas orográficos, se añade un enorme volumen de aguas precipitadas en los relieves situados entre España y Portugal, lo que acrece los máximos de modo extraordinario; en años secos, los ríos traen en la Meseta poca agua, que se evapora e infiltra sufriendo pérdidas muy acusadas; éstas son reparadas por los cursos afluentes al tramo final, o bien, a veces, rebasadas, aunque non en la amplitud de los años pródigos en lluvias, que descargan en su inmensa mayoría sobre las cuencas de dichos afluentes." [42]

---

[39] A. Baldaque da Silva, 1889, p. 83.

[40] PVR, *Livro de registo das Ordens...*, fl. 65v.

[41] H. Vivian, 1966, p. 145.

[42] V. Masachs Alavedra, 1948, p. 497.

Desta imagem de conjunto, aliás pouco exacta quanto a algumas das afirmações feitas, o Guadiana retira apenas tópicos básicos, já que nem a topografia da sua cabeceira é acidentada nem o rio conta com águas do degelo. Por fim, "os relevos situados entre Espanha e Portugal" são inexistentes ao longo do curso, não formando qualquer barreira de condensação.

Não é nossa intensão analisar o alto e médio Guadiana, quer do ponto de vista morfológico e litológico, quer do ponto de vista hidrológico [43]. Numerosos e detalhados estudos foram feitos pelos autores espanhóis para essas áreas, em especial o sector cársico do rio, na sequência da tradição geográfica dos corógrafos dos séculos anteriores [44]. O mistério desse alto Guadiana (que desaparece e renasce) como fenómeno físico, atraíu sempre as atenções dos eruditos e dos cartógrafos [45].

Quanto às cabeceiras do rio onde se multiplicam as nascentes diz Masachs Alavedra: "En su cuenca se registra el notable hecho, ya señalado por la mayor parte de los autores, de no existir una cabecera montañosa, sino, en su lugar, una amplia cuenca plana y casi horizontal, a manera de gran receptor, del que sale el Guadiana para encajarse, pasado Ciudad Real" [46]. A Mancha é para o estudo do Guadiana a mais complexa área, a morfologia cársica tem aí um papel primordial: as águas do rio infiltram-se e resurgem, formam lagoas, charcos e pântanos. Será só na Estremadura espanhola que o Guadiana cria um corpo [47].

Ao longo do seu percurso Norte-Sul, uma característica que em traços largos se mantém: a impermeabilidade das rochas. Ela explica muitos dos aspectos que focaremos respeitantes ao regime [48]. Um outro denominador comum é a vegetação de tipo mediterrâneo, extensiva a toda a bacia, naturalmente com *nuances* climáticas locais [49]. A cobertura vegetal é escassa e facilmente degradável (erosão, incêndios) e as análises hidrológicas contarão pouco com ela como factor importante na explicação espacial de diferenças, tanto mais que a sua destruição ao longo de centenas de anos é um facto comprovado pelas fontes históricas. A agricultura, o pastoreio e a exploração mineira

---

[43] Ver C. Juárez Sánchez-Rubio, 1979.

[44] Cfr. v. g. F. Hernández-Pacheco, 1958, p. 66.

[45] Cfr. J. C. Garcia, 1989-d, p. 278 e M. F. Alegria *et al.*, 1994, p. 16.

[46] V. Masachs Alavedra in M. Terán, 1954, II, p. 126.

[47] "El Guadiana, al penetrar en Extremadura, es ya un río formado, pero al avanzar por la penillanura y llanuras estremeñas ha de sufrir en su aspecto general y en su régimen cambios fundamentales, que en relacíon con este ultimo dependen directamente de las caracteristicas climatologicas del pais y de su relieve." (F. Hernández-Pacheco, 1958, p. 65).

[48] "En Portugal apenas conoce otros terrenos que os desarrollados sobre materiales intrusivo-metaformicos y primarics, todos ellos inpermeables" (J. F. Zamora Cabanillas, 1987, p. 71).

[49] Cfr. S. Rivas Godoy, 1961, p. 399. Sobre a cobertura vegetal das áreas mediterraneas afirmam J. P. Barry e Le Roy Ladurie: "Ses paysages [la garrigue] forment une mosaïque de groupements végetaux, et chacun de ceux-ci semble être l'aboutissement d'une histoire particulière." (1962, p. 434).

actuaram fortemente na vegetação de toda a bacia. Ela será lembrada pela negativa [50].

Clima: pluviosidade e temperatura

"Cautela com esse Alentejo! O clima é nocivo, a estação traiçoeira!"

Conselheiro Acácio

Na relação estreita entre clima e regime hidrográfico uma importante ideia a reter para o caso do território português no seu conjunto (e do Sul em particular), é a da irregularidade dos tipos de tempo ao longo do ano [51]. Sobre as ideias feitas a propósito da "amenidade" do clima de Portugal *versus* as situações extremas que ocorrem com frequência, diz Orlando Ribeiro: "O clima [no Sul] é, como por todo o país, irregular: as médias meteorológicas e o nosso temperamento mais lírico que realista, são responsáveis em parte pela noção falsa de *amenidade* do clima português. O tempo é incerto, a marcha anual dos elementos climáticos é oscilante, sujeita à variação própria das regiões que se abrem para o Oceano." [52] Estas afirmações complementam-se com as respeitantes ao regime dos cursos de água: "Como um registo fiel da sequência de precipitação, determinada pelos tipos de tempo indicados ao delinear a marcha anual do clima, o regime dos rios reflecte, nas suas brutais variações, o forte contraste entre um Inverno chuvoso, 'atlântico', e um estilo 'mediterrâneo', caracterizado pela estabilidade do tempo quente e seco. E, assim como os elementos climáticos variam de ano para ano, assim também o regime dos rios sofre enormes oscilações." [53]

À extrema variabilidade anual dos elementos climáticos junta-se uma marcada variabilidade interanual [54] que se reflecte no regime fluvial, quadro claramente mediterrâneo que o Sul de Portugal e a vizinha Andaluzia ocidental apresentam [55]. Mariano Feio conclui a

---

[50] Comenta Leite de Vasconcellos a propósito da microtoponímia do termo de Mértola: "[...] vimos que basta o onomástico às vezes para poder fazer-se ideia dos caractéres físicos de uma região. No nosso caso o panorama mirtiliano apresenta-se triste, solitário, nu. Com efeito, os nomes de propriedades significam frequentemente pedregais, plantas rasteiras, animais bravos, poços, desertos, descampados." (1959, p. 429).

[51] Depois de enumerar os diversos factores condicionantes de um regime fluvial, M. Pardé afirma: "[...] c'est, en définitive le fait-climat dont l'action sur les débits est la plus directe." (1968, p. 22).

[52] O. Ribeiro, 1942, p. 16.

[53] O. Ribeiro in O. Ribeiro *et al.*, II, 1988, p. 485.

[54] Em Fevereiro de 1778, o bispo de Beja, Frei Manuel do Cenáculo ordena preces públicas implorando o fim das chuvas diluvianas que assolavam vastas áreas da sua diocese. No ano seguinte organiza procissões pedindo o fim da seca que se fazia sentir (cfr. J. Marcadé, 1971, p. 30).

[55] Cfr. A. Silbert, I, 1978, p. 82. "En el sur de España las precipitaciones provienen casi siempre de invasiones frias en altitud de procedencia septentrional. El tiempo perturbado va ligado [...] a la existencia de aire frio hasta grandes alturas sobre la Peninsula Iberica o en las cercanias

propósito do Baixo Alentejo: "En hiver, il y a habituellement des hautes pressions à l'intérieur de la Péninsule [...] A cette saison, la zone d'anticyclones subtropicaux s'est déjà déplacée vers le sud: les influences atlantiques dominent souvent; des chapelets de cyclones venus d'occident amènent des pluies abundantes. Le temps devient tiède, pluvieux et humide. L'hiver se prolonge ainsi, tantôt limpide, tantôt morose et pluvieux, au gré des cyclones atlantiques, jusqu'en février." [56] A grande originalidade desse "Inverno peninsular" era a da quebra em Janeiro dos elevados valores da precipitação: um curto período que separava as chuvas de Outono das da Primavera, directamente relacionado com a formação do anticiclone sobre o centro da Península [57]. Hoje, com base em cada vez mais extensas e seguras séries de dados o fenómeno tem sido revisto regionalmente: a quebra atenua-se largamente na fachada ocidental da Península.

Na bacia portuguesa do Guadiana os números respeitantes à pluviosidade anual e sua distribuição geográfica são os seguintes: valores mais elevados ocorridos nos poucos relevos existentes e valores muito diminutos ao longo de todo o vale [58]. No semestre húmido (entre Outubro e Março), concentra-se cerca de 80% da precipitação anual, mas as esperadas chuvas de Inverno são imprevisíveis quanto à intensidade e distribuição temporal. "La brutalité des précipitations va de pair avec leur irrégularité. Les crues de saison froide des rivières peuvent facilement devenir catastrophiques [...]" [59], o que, para o caso do Guadiana, representa em termos de caudal médio interanual, um valor de 10, o mais alto entre os grandes rios da Península [60]. Um exemplo sintomático é dado pelos caudais máximos anuais do Guadiana registados em Puente de Palmas entre 1911 e 1920 e divulgados por F. Hernández-Pacheco. O valor ocorrido em 1917 é mais de dez vezes superior ao do ano seguinte [61].

A estação seca pela sua duração (3 a 4 meses) e intensidade, marca sobremaneira esse vasto espaço do Sul da Península [62]. Mariano Feio descreveu assim o processo: "[...]

de esta, de tal manera que actua como regidora la depresión en altura o vaguada en altos niveles resultante." (J. Capel Molina, 1975, p. 15).

[56] M. Feio, 1949, p. 26. Capel Molina caracteriza o Inverno para o Sul de Espanha do seguinte modo: "La estación invernal no comienza verdaderamente hasta que las precipitaciones ligadas a las perturbaciones del frente polar irrumpen en la région de una manera continua [...] en octobre comienzan irrupciones importantes de aire polar y las consabidas lluvias, es, sin embargo, en noviembre cuando se desarrollan periodos perturbados generalizados." (1975, p. 8).

[57] Cfr. E. Hernández Pacheco, 1957, p. 10.

[58] J. Mimoso Loureiro *et al.*, 1982, p. 81. Para a bacia espanhola, ver : C. Juárez Sánchez-Rubio, 1979.

[59] A. Silbert, I, 1978, p. 82. "En Tharsis (Huelva), cuya media anual es de 642, cayeron en 24 de Octubre de 1897, 131 milimetros de lluvia." (H. Bentabol y Ureta, 1898, p. 7.)

[60] Masachs Alavedra citado por A. Cabo Alonso, 1974, p. 118.

[61] F. Hernández-Pacheco, 1956, p. 701.

[62] "No Sul o aspecto mais marcante do regime é a duração prolongada da severa estiagem, que transforma durante meses os leitos em

tout le territoire se trouve alors sous l'influence de la bande des anticyclones subtropicaux: pendant quatre mois - de Juin à Septembre - il ne pleut presque pas [...] En Juillet et Août, la sécheresse est totale [...] La situation météorologique normale, en été, se caractérise par des dépressions au centre de la Péninsule. Le vent marin modère la température ambiante mais ne provoque jamais de précipitations, parce que la température de la terre est trop élevée. Mais quand s'établissent de hautes pressions au centre de la Péninsule, il s'élève un vent de l'est, chaud et sec, qui déssèche tout: c'est le *levante*." [63] Muitos são os testemunhos de prolongadas e terríveis secas no vale do Guadiana, destruindo colheitas e provocando a morte dos rebanhos. A fome e as epidemias alastravam facilmente nessas circunstâncias entre uma população sem recursos alternativos aos da terra.

Sobre a grande seca de 1874/76 relata o Padre Rocha Espanca, desde Vila Viçosa: "O estio de 1873 fora muito quente. Seguiu-se-lhe um inverno de poucas chuvas, soprando aliás quase sempre o vento castelhano do nordeste a que o povo chama *suão* e daqui resultou que na primavera de 1874 se desenvolvessem as epidemias de sarampo nas crianças e de variola ou bexigas em jovens de 12 a 30 anos." [64] Em 1891, depois de um Verão prolongado as chuvas não cairam com abundância senão em Dezembro o que foi razão suficientemente forte para alterar os trabalhos na Mina de S. Domingos e consequentemente os accionistas não receberam dividendos respeitantes àquele ano [65].

Uma outra seca histórica foi a de 1905, que *O Districto de Faro* noticia também através do seu correspondente na Mina de S. Domingos: "[...] os gados morrem de fome, por carencia de pastagens. Escasseiam o leite e os queijinhos, e alguns que são expostos à venda custam os olhos da cara, como pelos olhos da cara se vendem aqui todos os demais géneros alimentícios, sendo apenas para admirar que, com preços de venda tão exagerados, não haja quem faça uma fortuna de nababo. Quase todos os dias se vê gente pelos campos, à procura de cogumelos cujo sabor é muito agradável." [66]

---

caminhos pedregosos, muitas vezes desprovidos de qualquer escoamento superficial." (S. Daveau in O. Ribeiro *et al.*, II, 1988, p. 492).

[63] M. Feio, 1949, p. 25.

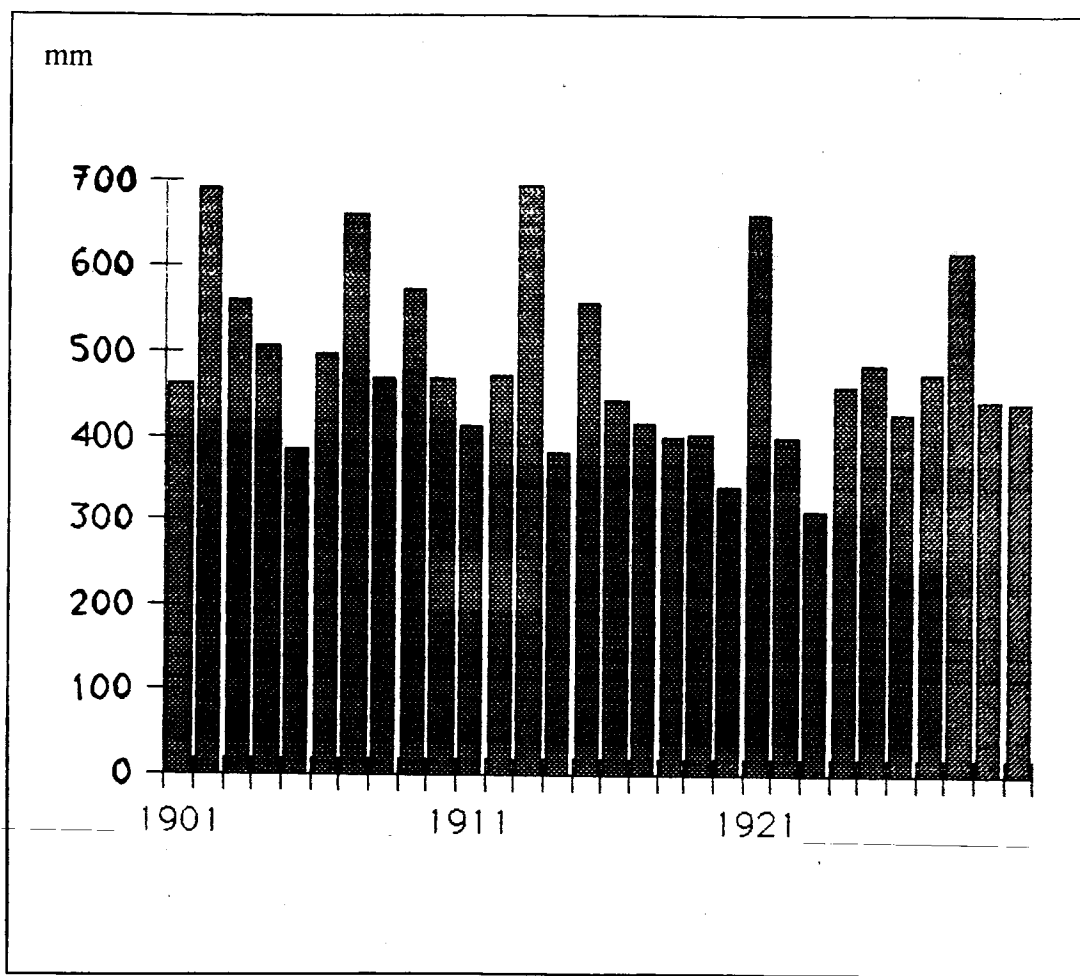
[64] J. Rocha Espanca, XIX, 1984, p. 24.

[65] *Revista Minera*, XLIII, 1.393, 1892, p. 149. Sobre a influência dos tipos de tempo durante o Inverno na exploração mineira, comenta J. Rieken: "Las lluvias, que en el invierno caen á veces con mucha abundancia, deberán considerarse igualmente como accidentes que alteran evidentemente los resultados efectivos de la producción." (1857, p. 19).

[66] *O Districto de Faro*, 23 de Março de 1905, p. 2. Capel Molina explica que estes "Periodos de sequía prolongados se han producido en la estación tipica de lluvias, provocados por la presencia de anticiclones atlanticos sobre nuestra vertical o sus inmediaciones, que han dado lugar a periodos de subsidencia y de calmas." (1975, p. 8).

Fig. 9 - Evolução dos totais anuais de precipitação (1901 - 1930).

Mina de S. Domingos

Lat. 37° 40' N
Long. 7° 30' W
Alt. 132 m.

Fonte: H. Amorim Ferreira, 1945, p. 95.

Detenhamo-nos sobre alguns dos poucos valores existentes para as estações da área - Beja e Mina de S. Domingos - entre 1901 e 1930 [67]. A precipitação média anual foi de 561mm em Beja e de 482mm na Mina [68]. Segundo Mimoso Loureiro *et al.* e Suzanne Daveau: as menores precipitações ocorrem ao longo do vale, encontrando-se Beja já no limite da bacia [69], com valores mais elevados. Assim, a precipitação máxima mensal para Beja entre 1901 e 1930 foi de 93mm (Novembro) e o número médio de dias de precipitação de 105, enquanto que na Mina de S. Domingos se registaram 79mm (Novembro) e 54 dias, respectivamente.

Todos estes valores se comparados para o mesmo período (1901-1930) com as outras estações do País, arroladas em *O Clima de Portugal*, são também sintomáticos da situação específica do Baixo Guadiana. Quanto à precipitação total só Campo Maior (574mm) e as estações algarvias de Lagos (498mm) e de Faro (363mm), se encontram claramente no mesmo grupo dos valores mais baixos de toda a rede nacional. No que respeita ao número de dias de chuva, a Mina de S. Domingos regista o valor mais baixo de todo o território, 54 dias (já que a estação que mais se lhe aproxima é Faro, com 65 dias) tendo como valores extremos: 7,2 dias de precipitação em média em Novembro e 0,2 em Agosto. O valor atribuido a Beja colocam-no estranhamente no grupo de Lisboa e da Guarda, com valores semelhantes para este elemento climático! [70]

Com base nos números existentes foram elaboradas representações gráficas tendentes a ilustrar algumas ideias gerais, com vista à compreensão do regime do rio Guadiana neste seu troço terminal, e que se reportam à mais importante estação da área, a Mina de S. Domingos. Na Fig. 9 representou-se a variação da quantidade de precipitação entre 1901 e 1930, naquela localidade. Se atendermos ao valor médio (482mm), fica clara a acentuada variação interanual, com valores extremos da série entre 693mm em 1913 e 312mm em 1923. Para o período temporal do nosso estudo é de lembrar o valor de 382mm em 1905, uma histórica seca, abundantemente documentada nas fontes [71]. A permanente

---

[67] Poderíamos (e deveríamos) discutir a validade dos dados, nesta comparação: a segurança e precisão das recolhas em muito se relaciona com a entidade responsável e o respectivo interesse e, no caso de S. Domingos, era a empresa mineira inglesa que executava tais observações.

[68] "A Sul do Tejo, a precipitação em ano médio é inferior a 500 mm nas regiões de Ferreira do Alentejo, de Castro Verde, de Mértola-Ameixial e no litoral do Algarve até Vila do Bispo." (A. Quintela, 1967, p. 56).

[69] S. Daveau, 1977-a, p. 346.

[70] H. Amorim Ferreira, 1945, mapa 19.

[71] Cfr. *O Distrito de Faro*, 23 de Março de 1905, p. 2. A irregularidade interanual da pluviosidade na área é também possível de comprovar para a mais importante e próxima das minas espanholas do Guadiana - Las Herrerias - entre 1937 e 1952. Os números são em tudo semelhantes: média anual, 462mm; valores extremos de 66mm em 1940 e 264mm, quatro anos depois (cfr. J. Doetsch, 1953, p. 50). O quadro é tanto mais grave se nos recordamos que estes valores de precipitação anual ocorrem num reduzido número de dias, como veremos.

variação da pluviosidade é ainda mais clara na Fig. 10, onde foram representados os totais mensais entre 1901 e 1917, na Mina de S. Domingos. Os valores vão de 0mm ocorridos por várias vezes no semestre húmido, como em Novembro de 1922, Janeiro de 1910, Fevereiro de 1903 e Março de 1907; a extremos de 177mm em Setembro de 1929, 198,4mm em Novembro de 1908 e 216,4mm em Outubro de 1913. Normalmente são dois os meses no ano em que a pluviosidade é nula (Julho e Agosto) mas esta situação pode acontecer com maior duração, como nos Verões de 1915 e de 1926, quando esse valor se registou ao longo de quatro meses.

A importância do elemento de clima *precipitação* sobre o caudal do rio, num contexto com as características litológicas como é o do Baixo Guadiana, prende-se não com o ocorrido número de dias de chuva (que pode ser elevado mas o total de precipitação reduzido) mas com a intensidade e a duração de grandes chuvadas. Estas devem-se particularmente à influência das *gotas frias*, "colunas ciclónicas, normalmente em circulação de bloqueio, resultantes da advencção de ar frio polar ou ártico" [72]. As breves mas intensas precipitações ocorridas no Sul do País nos primeiros meses do ano, explicam-se assim, em larga medida, por tal acção, alterando por completo o quadro geral de distribuição de precipitação Norte-Sul, em números absolutos anuais. As precipitações concentradas em dias sucessivos provocam naturalmente fortes cheias.

O outro elemento básico na compreensão do processo é a *temperatura* que atinge valores extremos quer no Verão quer no Inverno, embora a imagem divulgada para o Alentejo se reporte à primeira estação [73].

A primeira série existente de valores sistemáticos respeitantes à temperatura é da estação de Beja (1901-1930). A temperatura média diária é de 15 ºC, a média máxima de 21 ºC, a média mínima de 11 ºC, a máxima absoluta de 42 ºC e a mínima absoluta de -2,4 ºC. Os reparos a fazer são naturalmente as enormes amplitudes térmicas, quer com base nos valores absolutos, quer nos médios. Os números extremos reportam-se aos meses de

[72] A. E. Ventura, 1987, p. 40.

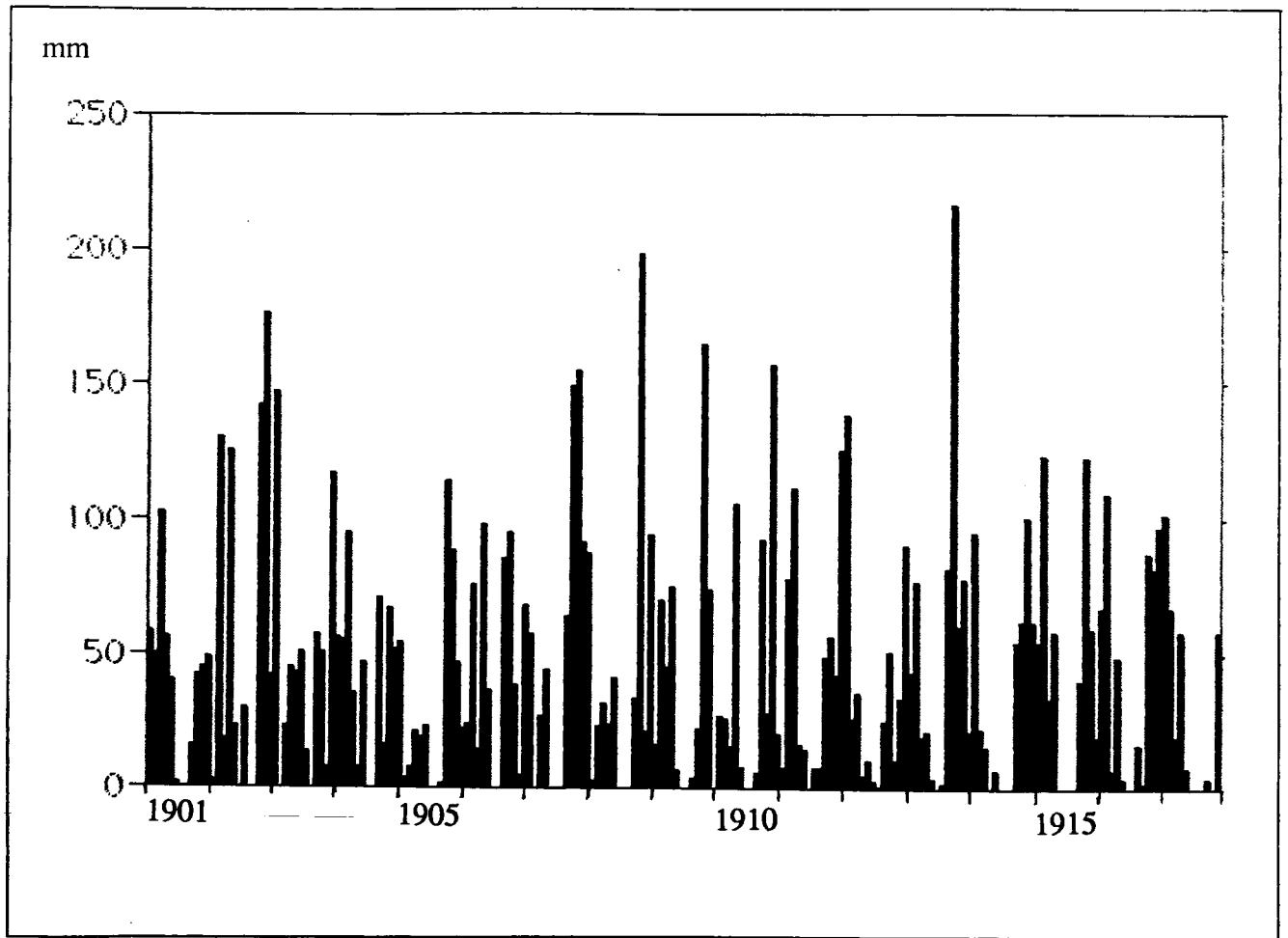
[73] O rigor da continentalidade é atestado pelas não poucas vezes que os valores extremos diários de temperaturas negativas durante o Inverno ocorrem, ocasionando a queda de geada e, esporadicamente, de neve. "Continuou muito frio o resto deste ano e em 18 de Dezembro pela manhã caiu neve em grande quantidade." (J. Rocha Espanca, XXI, 1984, p.23). Em Janeiro de 1885 cairá um grande nevão em Serpa: "[...] grande nevada, extraordinária! 10, 15 e 20 centimetros, tornando-se igual, telhados, ruas, estradas, campos, árvores, tudo desaparece e se resume n'um vasto lençol de neve! É grandioso o espectáculo!!!" (Ana Maia Matos *et al.*, 1982-b, p. 198). Vieira de Sá difundia este cenário: "O Alentejo está quasi todo elle na zona interior, tendo apenas ao S. uma pequena extensão situada na zona do litoral. É principalmente por este facto e pela pouca arborização tão irregularmente distribuida, que esta provincia lucta com um clima tão pouco constante, em que o calor é às vezes tanto e o ambiente tão secco, que a própria roupa queima e a pelle chega a gretar; e o frio tão intenso, que por vezes no inverno, os movimentos se tornam preguiçosos e doloroso o contacto de qualquer objecto estranho." (1911, p. 33).

Fig. 10 - Evolução dos totais mensais de precipitação (1901 - 1917).

Mina de S. Domingos

Lat. 37° 40' N

Long. 7° 30' W

Alt. 132 m.

Fonte: H. Amorim Ferreira (dir.), 1945, p. 95.

Janeiro e de Agosto, embora os correspondentes aos de Fevereiro e de Julho não sejam substancialmente distintos: 41,1 ºC e -2,2 ºC, respectivamente. No que toca aos valores das temperaturas médias mensais, eles atingem também os extremos nos mesmos meses, Janeiro e Agosto: 5,5 ºC e 16,4 ºC, nas temperaturas mínimas médias e, 12,6 ºC e 31,4 ºC, nas temperaturas médias máximas [74]. Quanto à Mina de S. Domingos não possuímos dados equivalentes para o mesmo período [75] e, para Mértola e Vila Real de Santo António, só existem relativos a datas muito posteriores [76]. Os valores muito elevados das temperaturas estivais aliados às características de constituição litológica e cobertura vegetal fazem com que a evapotranspiração em toda a bacia e, especialmente, na sua parte terminal, atinja valores extremos [77].

Os caudais

À semelhança da maioria dos rios portugueses, o Guadiana tem "um regime puramente 'fluvial', quer dizer unicamente condicionado pela combinação do ritmo das precipitações e da temperatura." [78] Procurou-se por esta razão uma compreensão do regime do curso de água tendo em conta esses elementos mas não esquecendo, de qualquer modo, a importância da topografia e da litologia [79]. Entendemos também que ao enquadramento do Guadiana no Sul da Península, os referentes devem estender-se ao Mediterrâneo ocidental, com atenção especial ao norte de África [80]. A provar esta ideia bastará recordar os diminutos valores de caudal do grande rio. Segundo Suzanne Daveau o modulo calculado, no Pulo do Lobo, para 1946/47 - 1984/85, ronda os 164 m³/s, o que implica um caudal específico de 2,7 l/s/km² [81]. A comparação de valores com os outros grandes rios da Península, dispensa

[74] "Tout aussi indissociables sont la chaleur et la sécheresse de l'été méridional: température moyenne d'août à Mertola/Vale Formoso 25, maximum moyen 33,8, maximum absolu 44, humidité relative 62% à 9 heures et 38% à 18 heures, 84% d'insolation, une seule journée en moyenne recevant entre 0,1 et 1 mm de précipitation." (S. Daveau *et al.*, 1977, p. 9).

[75] Mas comenta F. Rocha no seu estudo sobre a malária na aldeia mineira: "From April onwards the temperature usually rises rapidly, August being generally the hottest month of the year, and its rapid fall is mostly first felt in November until the minimum is reached in January. In January and February of every year there are days when ice several milimetres thick is formed on the water in tanks and perddles, although the Dams have never been known to freeze and snow is extremely rare." (1930, p. 126).

[76] Como referência retenhamos os valores das temperaturas médias anuais de 16,4 ºC para Mértola (1930-1960), e de 17,2 ºC para Vila Real de Santo António (1941-1970).

[77] A. Cabo Alonso dá para o alto e médio Guadiana, números sintomáticos: "766 milímetros en Ciudad Real, 852 en Badajoz, lugares cuya precipitación media anual en 1931-60 fue respectivamente de 398,8 y 474,4 milímetros." (1974, p. 123).

[78] S. Daveau in O. Ribeiro *et al.*, II, 1988, p. 497. Sobre a bibliografia hidrológica do Guadiana, ver Laudemira Ramos *et al.*, 1988.

[79] V. Masachs Alavedra in M. Terán, II, 1954, p. 81-84.

[80] Nas palavras de H. Vivian "[...] cette hydrologie, dans les cas extrêmes qui ne doivient pas manquer caractérise un type *fluvial méditerranéen* tout à fait excessif, tel qu'on n'en rencontre nulle part en France et qui évoque plutôt des phénomènes maghrébins, et quasi desértiques pendant le plein été." (1966, p.174).

[81] S. Daveau in O. Ribeiro *et al.*, II, 1988, p. 518. H. Vivien apresentara números mais extremos porque também respeitantes a estações mais

comentários.

Principais características hidrológicas dos maiores rios peninsulares

	Tejo	Douro	Guadiana	Guadalquivir	Ebro
Estação	Alcantara	Toro	P. Palmas	Cantallana	Zaragoza
Sup. bacia (km^2)	475.001	48.392	41.857	43.742	40.145
Caudal (m^3/s)	78.8	124	165	164.4	264.5
Caudal esp. ($l/s/km^2$)	1.65	2.56	3.9	3.75	6.58

Fonte: V. Masachs Alavedra in M. de Terán, 1954, II, p. 129.

A irregularidade interanual do Guadiana, uma das suas mais notáveis características, está bem patente no gráfico de evolução dos caudais médios anuais do rio, na estação do Pulo do Lobo, entre 1946/47 e 1985/86 (Fig. 11). Ainda que fora do nosso período de estudo e já desde a década de 50, sob a influência de várias barragens e, especialmente, do Plano de Rega de Badajoz, a variação de caudal de ano para ano é notável. Os valores do módulo para a estação do Pulo do Lobo, por exemplo, entre 1946/47 e 1968/69 vão de 14,7 em 1948/49 a 435,8 em 1962/63 (o que quer dizer), 30 vezes mais! Daí a importância deste aspecto do regime do rio para a vida das populações ribeirinhas e que relembraremos quando abordarmos o tema das cheias, das estiagens e suas consequências.

Numa leitura de conjunto, o estudo dos caudais médios mensais revela-se significativo. Na Fig. 12 foram representadas as sequências desses valores para duas estações, uma das quais em dois períodos temporais distintos: Puente de Palmas (1920/1941) e Pulo do Lobo (1946/47-1955/56 e 1946/47-1968/69). Tendo em conta a diferente superfície das bacias vertentes das estações (47.500 km^2 e 60.883 km^2), e a irregularidade interanual do rio, a leitura do gráfico dá conta de alguns interessantes aspectos. A curva referente a Puente de Palmas é sazonalmente menos marcada, já que a estação se encontra no final do troço estremenho, após a incorporação de importantes afluentes. O lento aumento dos caudais médios mensais desde Outubro a Fevereiro é quase equivalente ao decréscimo de Março a Junho, ainda que os valores de Abril e Maio traçem uma maior cava. De Junho a Setembro os valores são mínimos.

---

para montante (Puente de Palmas?): 1,7 $l/s/km^2$. Acrescenta de qualquer modo que o caudal específico não aumentará para jusante muito além de 2 $l/s/km^2$, ainda que se tenham em atenção os afluentes portugueses, cujos valores correspondentes variam entre 2,5 e 5 $l/s/km^2$ (1966, p. 164). A fonte é sem dúvida V. Masachs Alavedra (cfr. in M. de Terán, II, 1954, p. 128).

Quer do lado português, quer do lado espanhol não existem dados sistemáticos publicados para jusante. Zamora Cabanillas comenta: "Nos resulta sorprendente que no se disponga de datos de caudal en la estación situada en Sanlúcar del Guadiana, proxima a la desembocadura." (1987, p. 121).

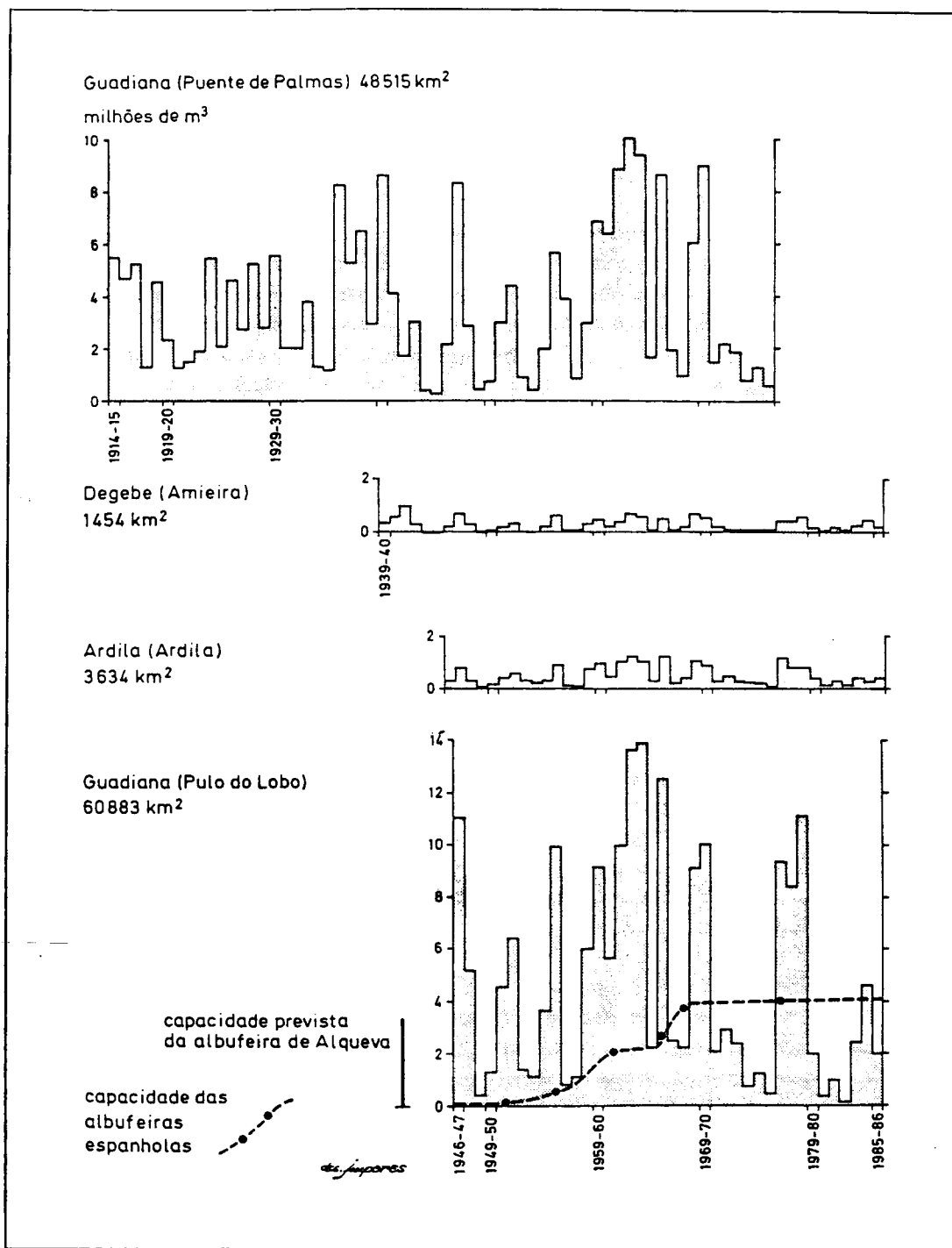
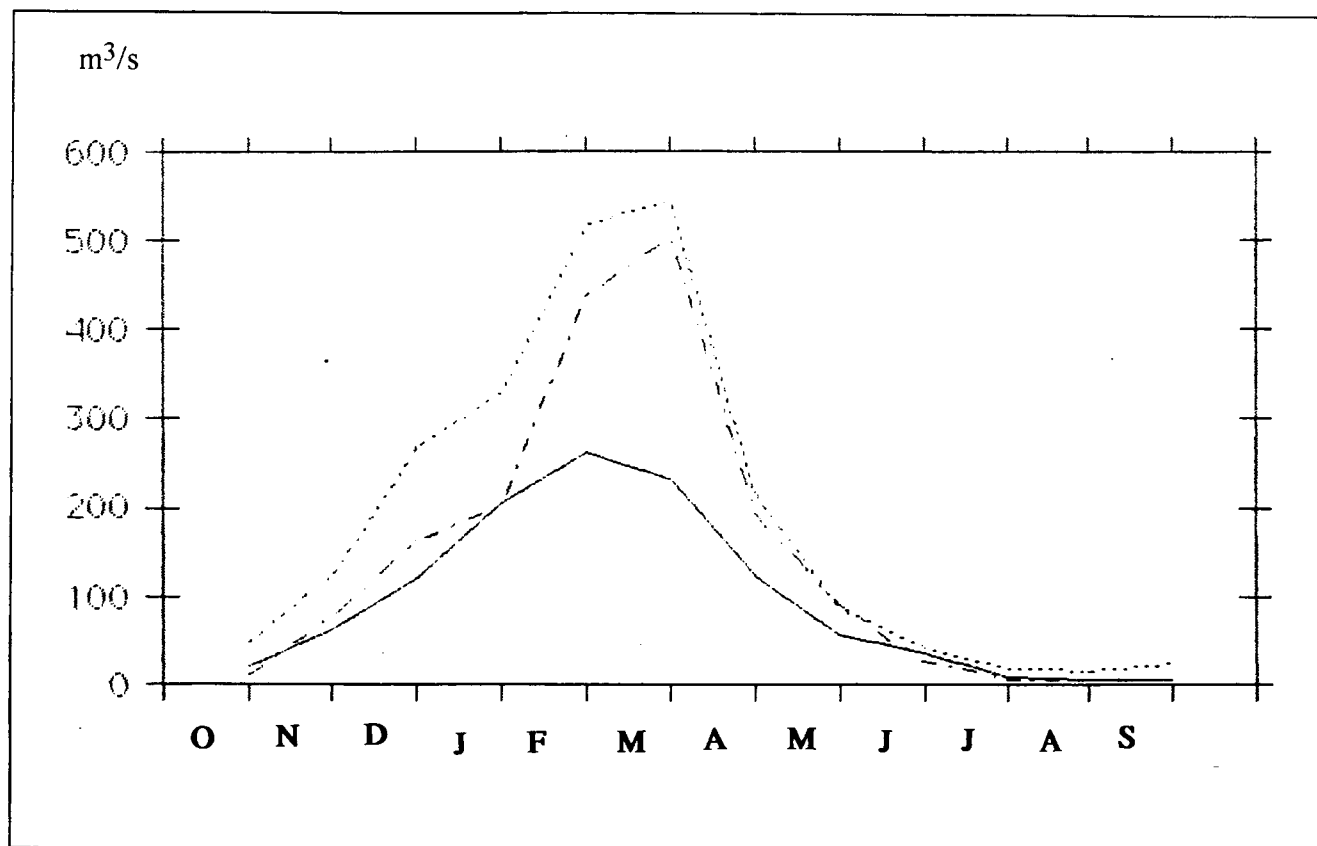
Fig. 11 - A variabilidade interanual do escoamento do rio Guadiana e de dois afluentes. Escoamentos até 1984/85. Portugal (Continente), Lisboa, 1986.

Fonte: S. Daveau *in* O. Ribeiro *et. al.*, II, 1988, p. 519.

Fig. 12 - Evolução anual dos caudais médios mensais do rio Guadiana nas estações de Puente de Palmas (Badajoz) e Pulo do Lobo (1920 - 1969).

Puente de Palmas (47.500 km²)

Pulo do Lobo (60.883 km²)

Fonte: V. Masachs Alavedra, 1948, p. 64.

Bol. Trimestral de Informação..., 36, 1970, p. 132v°-137 e 151v°-152.

——— Puente de Palmas (1920 - 1941)

·—·—· Pulo do Lobo (1946/47 - 1955/56)

·········· Pulo do Lobo (1946/47 - 1968/69)

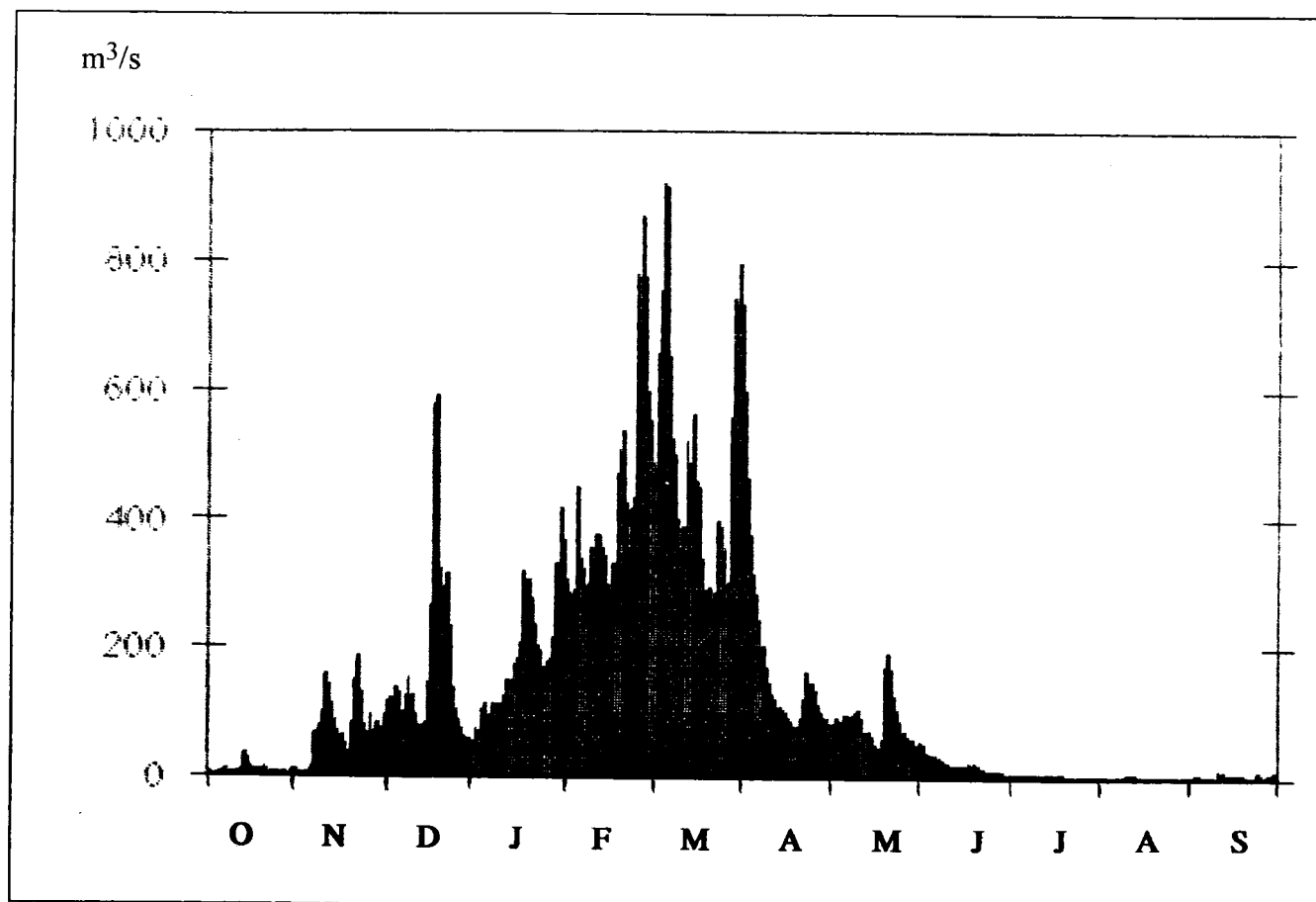
Fig. 13 - Evolução anual dos caudais médios diários do rio Guadiana na estação do Pulo do Lobo (60.883 km²) - valores calculados com base na série 1946/47-1955/56.

Fonte: *Bol. Trimestral de Informação da Dir. Geral dos Serviços Hidraúlicos*, 36, 1970, p. 132v°-137.

Fig. 14 - Caudais mensais do rio Guadiana, na estação de Puente de Palmas (47.000 km²), nos meses de Dezembro a Março, entre 1920 e 1941.

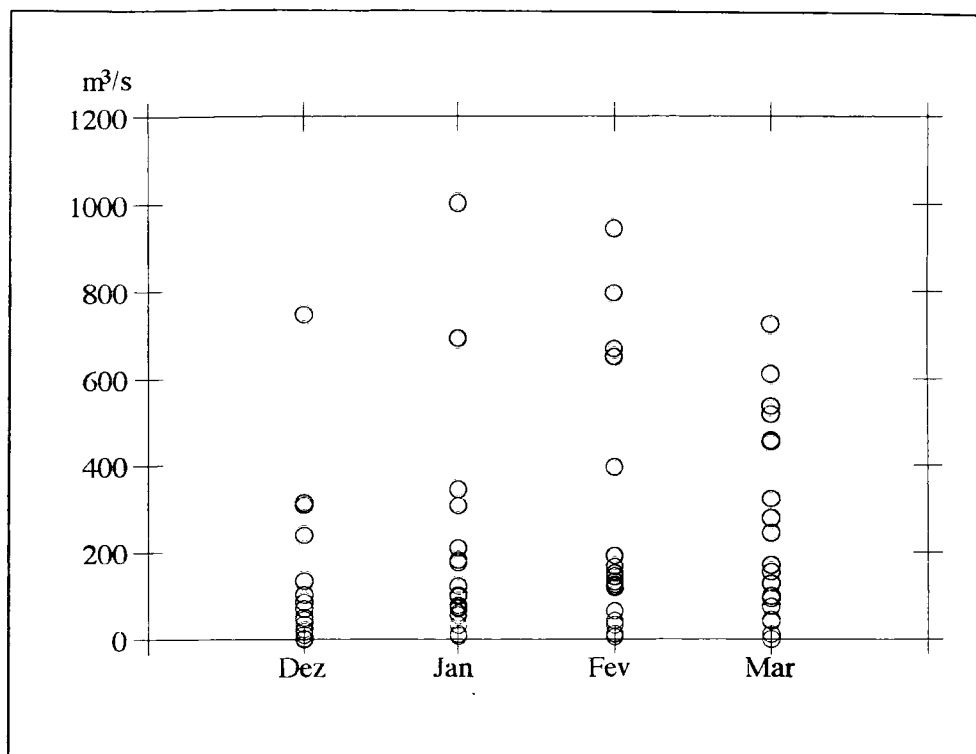
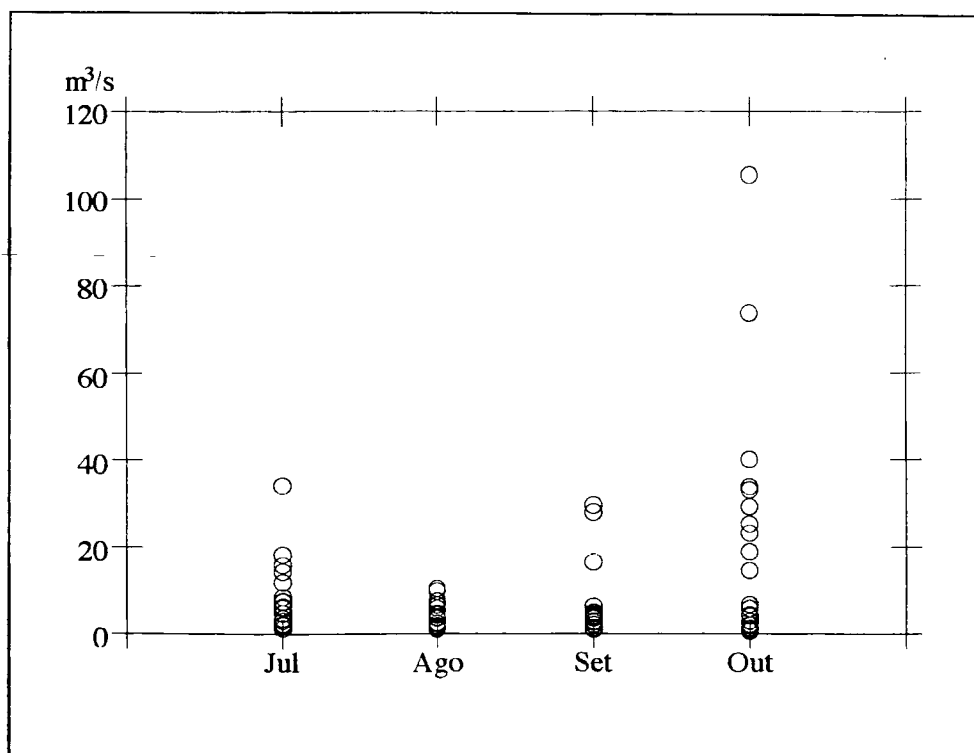



Fig. 15 - Caudais mensais do rio Guadiana, na estação de Puente de Palmas (47.000 km²), nos meses de Julho a Outubro, entre 1920 e 1941.

Fonte: Masachs Alavedra, 1948, p. 64.*

Nota: na Fig. 14, a escala vertical encontra-se sobreelevada 10 vezes.

As curvas referentes à estação do Pulo do Lobo são bastante mais marcadas sazonalmente, já que o aumento global dos valores corresponde à maior área da bacia vertente. A um progressivo aumento dos valores de Outubro a Fevereiro, segue-se um "patamar" (Fevereiro-Março), atingindo-se os máximos caudais médios em Março. A queda de valores desde então até Junho é bastante forte. Julho, Agosto e Setembro apresentam valores mínimos de caudal. A alimentação do Guadiana desde o Caia até à foz altera-se bastante, assegurada com os afluentes portugueses da margem direita, mais caudalosos, ainda que com um largo período de estiagem. A alteração do percurso do rio, agora Norte-Sul, está na base da mais forte "mediterranização" do Guadiana [82].

Na comparação entre as evoluções 1946/47-1955/56 e 1946/47- 1968/69, para o Pulo do Lobo, ressalta a progressão paralela dos valores entre os meses de Outubro e Março. Entre 1946/47 e 1968/69 o rio, para além de apresentar valores mais elevados de caudal nesses meses, apresenta-os mais equilibradamente distribuídos, reflectindo, quer o aspecto estatístico da maior extensão da série quer, provavelmente, a influência das barragens e represas. A curva referente a 1946/47-1955/56, reportando-se à primeira parte do período anterior, apresenta na evolução destes meses a quebra (bem marcada) de Janeiro, posteriormente "diluída". De Março a Setembro, as curvas dos dois períodos praticamente sobrepõem-se.

Construímos também um gráfico de caudais médios diários para o período 1946/47 - 1955/56, decénio aleatório mas anterior à construção das grandes barragens espanholas e, por isso, mais próximo das condições naturais que o rio possuía no século passado (Fig. 13). Nele é visível (de forma mais pormenorizada) o que acabámos de afirmar, ressaltando a ocorrência num curto espaço de tempo de valores extremos, em especial no mês de Dezembro, a que se segue a quebra de Janeiro e recuperação progressiva nas semanas seguintes.

A distribuição dos caudais mensais do Guadiana em estações opostas (de Dezembro a Março e de Julho a Outubro) foi graficamente representada (Fig. 14 e 15), com base nos dados da estação de Puente de Palmas (Badajoz), entre 1920 e 1941. Os valores, por tão mínimos, são especialmente semelhantes entre Julho e Setembro. Para qualquer dos outros meses representados, a variabilidade dos valores ocorridos ao longo dos 20 anos é forte. Contudo, Março e Outubro, que se situam "à entrada" e "à saída" do semestre húmido, são

---

[82] Que a própria vegetação atesta: "Al descender hacia el sur el curso del Guadiana, en la cuenca del Ardilla, el fito-clima se desvía fuertemente a la termicidad y la climax corresponde a la alianza mediterráneo-térmica, *Oleo-Ceratonion*, siendo buena especie indicadora el *palmito* (*Chamaerops humilis*)." (S. Rivas Godoy, 1961, p. 401).

os meses com maior diversidade de valores: Outubro entre 0 m^3/s e 40 m^3/s e Março entre 0 m^3/s e 750 m^3/s de caudal. Apesar da variabilidade indicada, Dezembro, Janeiro e Fevreiro concentram com maior frequência parte dos seus valores entre 0 m^3/s e 200 m^3/s. Voltaremos a falar destas imagens aquando do estudo das cheias e das estiagens.

No estudo do regime de um rio torna-se imprescindível, entre outras, a análise dos caudais médios diários ao longo de cada ano hidrológico e com base numa série, o mais extensa possível [83]. Não existindo, para o Guadiana dados respeitantes ao período oitocentista, lógico seria desistir do tratamento de valores referidos a datas posteriores com vista a possíveis extrapolações, conhecidas que são as características do rio. Porém, tendo como referência o gráfico elaborado por Suzanne Daveau onde é clara a irregularidade interanual (Fig. 11), decidimos fazer uma tentativa. A escolha dos anos hidrológicos recaíu sobre os três primeiros (1946/47, 1947/48 e 1948/49), por um lado, porque parecem ser os protótipos de um ano húmido, de um ano médio e de um ano seco (tendo em conta a série) e, por outro, pela ainda diminuta influência das albufeiras espanholas.

A estação hidrométrica do Pulo do Lobo contabiliza caudais de uma bacia vertente que ronda os 60.000 km^2. Em 1946/47, o valor do módulo foi de 381,1 m^3/s e o escoamento anual total de 12.020 milhões de m^3, número francamente superior aos dos anos hidrológicos seguintes: 5.191 milhões de m^3 e 449 milhões de m^3, respectivamente. No conjunto dos gráficos elaborados, o respeitante a 1946/47 parece ser o mais semelhante à média, se atendermos às características do regime do Guadiana (Fig. 16). Os valores que se mantinham desde o início de Outubro muito baixos (de 0,05 a 22 m^3/s), têm um primeiro acréscimo a partir da primeira semana de Janeiro mas, sobretudo, um mês mais tarde. Desde então, num crescendo, os caudais sobem muito rapidamente até atingirem os 8.053 m^3/s, a 6 de Março. A queda será muito brusca. Oito dias depois, o rio apresenta aproximadamente 1/10 do caudal máximo. Nos finais de Março, princípios de Abril, ocorrerá ainda uma ligeira subida de caudal que não ultrapassará os 2.040 m^3/s. A partir de Junho, os valores serão já mínimos, até atingirem os 0,6 m^3/s, em meados de Agosto.

Vejamos agora o ocorrido para o ano hidrológico seguinte, 1947/48: módulo 164,1 m^3/s e escoamento integral anual 5.191 milhões de m^3, como já referimos (Fig. 17). Há neste ano três "picos" ao longo da sucessão dos caudais médios diários: um primeiro, nos fins de

[83] No caso do Guadiana como já fizemos notar, só possuímos dados desde 1946/47 referentes à estação de Pulo do Lobo. Esses valores foram publicados em 1970, no nº 36 do *Boletim Trimestral de Informação*, da Direcção Geral dos Serviços Hidraúlicos.

Fig. 16 - Evolução anual dos caudais médios diários do rio Guadiana na estação do Pulo do Lobo, no ano de 1946/47.

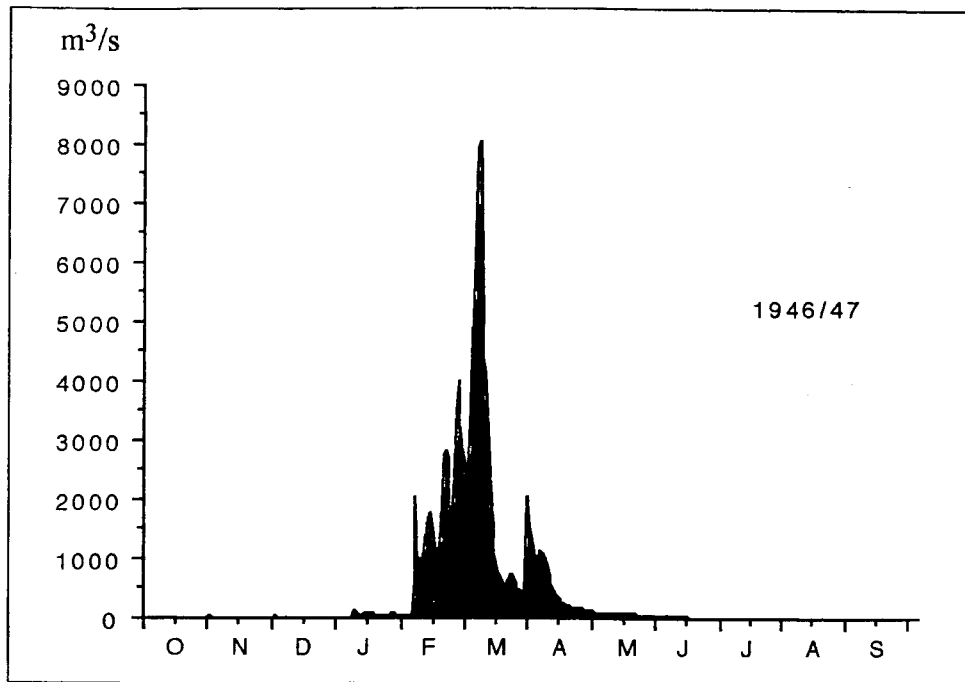



Fig. 17 - Evolução anual dos caudais médios diários do rio Guadiana na estação do Pulo do Lobo, no ano de 1947/48.

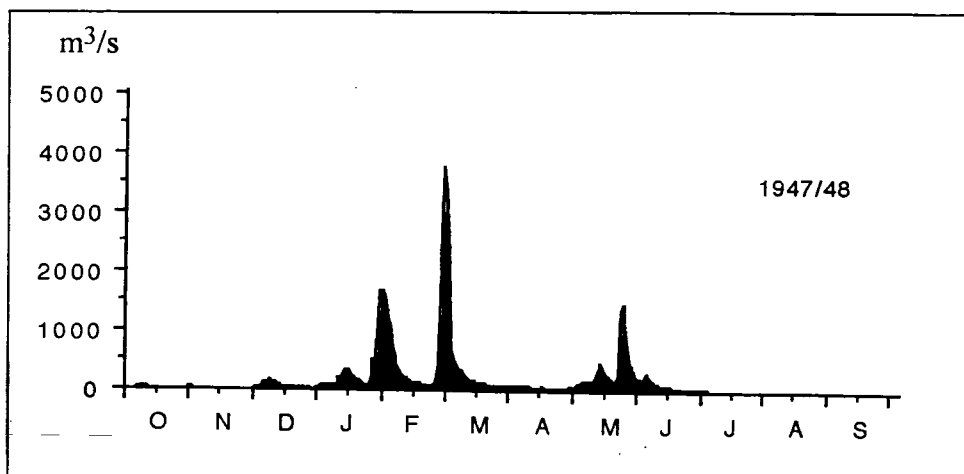
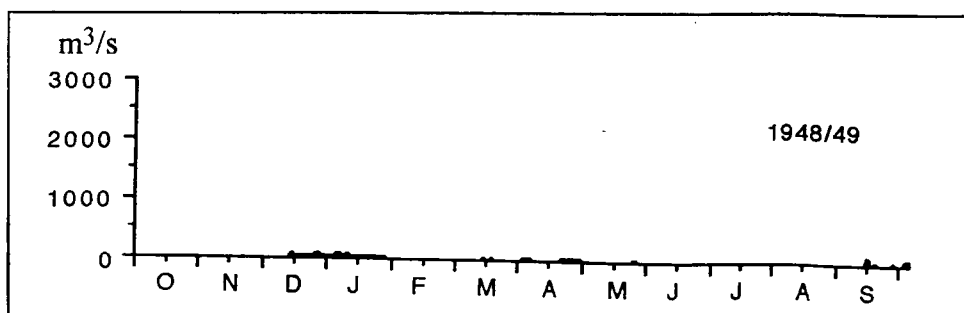



Fig. 18 - Evolução anual dos caudais médios diários do rio Guadiana na estação do Pulo do Lobo, no ano de 1948/49.

Fonte: *Boletim Trimestral de Informação...*, 36, 1970, p. 132v°, 133 e 133v°.

Janeiro (1.713 m^3/s), um segundo nos fins de Fevereiro (3.777 m^3/s), o mais elevado e coincidente aproximadamente com o ocorrido no ano anterior e, um terceiro, mais modesto (1.498 m^3/s), no início da segunda quinzena de Maio. Os valores são muito fracos a partir de Julho, encontrando-se o Guadiana, grande rio da Península, na prática, completamente seco durante uma semana, no fim da primeira quinzena de Setembro. Deixando mesmo de correr em 15 e 16 de Setembro de 1948, no Pulo de Lobo. Os valores extremamente baixos prolongar-se-ão em 1948/49. A comparação da Fig. 18 com as anteriores é significativa e mantivemos a escala, com vista a uma comparação directa, apesar da impossibilidade da sua leitura isolada. Ao longo dos meses, nem um só dia se apresenta com um caudal médio que atinga a centena de m^3/s. O valor máximo ocorre a 7 de Janeiro, 87 m^3/s e, os mais baixos, em Julho e Setembro, 0,1 m^3/s.

Os afluentes

"La ribera Malagón, de aguas inconstantes, tiene una longitud de unos 35 km de recorrido. Su cauce es heterogéneo y bastante sinuoso a veces [...] La cantidad de agua que lleva es muy variable; debido principalmente a que su cuenca se encontra generalmente en terreno en el que predominan las pizarras arcillosas, que casi no absorben aguas, y que esta cobierto por muy escasa vegetación." [84] Esta descrição de J. Doetsch para o afluente do Chança é um estereótipo aplicável (a escalas diversas) à ribeira de Oeiras, à da Foupana, à de Odeleite ou à de Vascão. Os afluentes do Guadiana, à semelhança do próprio rio, sempre foram referenciados e estudados "por nacionalidades", o que dificulta a análise fisica do conjunto hidrológico. Mais do que a destrinça entre afluente da margem esquerda e da margem direita, interessa considerar, atendendo ao longo percurso do Guadiana (primeiro Leste-Oeste, depois Norte-Sul), os afluentes mais a montante, os do troço médio e, os mais a jusante e próximos da foz. As influências continentais, por um lado, e as marítimas, por outro (não só as climáticas mas também as relacionadas com as marés, p.e.), estão na base deste tipo de análise.

No Baixo Guadiana português são cinco os afluentes importantes da margem direita - Oeiras, Vascão, Foupana, Odeleite e Beliche - e um, da margem esquerda, o Chança. Em função de área de bacias vertentes, formaríamos três grupos: o Chança, largamente destacado (1.480 km^2); o Oeiras, o Vascão, a Foupana e o Odeleite (352 a 475 km^2) e, a

[84] J. Doetsch, 1953, p. 13.

mais pequena, com apenas 118 km², a ribeira de Beliche. A principal característica destes cursos de água é a dependência do no seu regime em relação à precipitação como acontece com o grande colector que os une. A bacia do Chança recolhe em média apenas 677 mm ao longo do ano [85]. No enunciado conjunto de afluentes, o Chança, sendo o maior da margem esquerda (em extensão e bacia) é obviamente o mais estudado pelos autores espanhóis. Ele é, por essa razão, mais relacionado com os afluentes para montante e mais continentais (o Matachel, o Zújar e o Jabalón), enquanto as ribeiras da serra algarvia, parecendo formar um outro conjunto, não serão de facto, tão díspares, a uma escala peninsular [86]. As análises existentes para o troço português são muito gerais. J. Mimoso Loureiro *et al.* comentam deste modo o regime dos afluentes:

> "O escoamento, tal como a precipitação, apresenta ao longo do ano uma distribuição que se mantém com as mesmas características de ano para ano: um semestre húmido de Novembro a Abril e um semestre seco de Maio a Outubro, sendo de assinalar no entanto, que estes semestres se encontram deslocados um mês em relação aos correspondentes semestres definidos para a precipitação, e que os meses de Novembro e Maio podem considerar-se meses de transição. O escoamento acumulado no semestre húmido é em média superior a 80% do escoamento anual. O mês com maior escoamento em média situa-se entre Janeiro e Março e o mês com menor escoamento em média situa-se entre Junho e Setembro conforme a bacia hidrográfica. No que respeita à percentagem do escoamento anual que em cada mês atravessa a secção de uma dada bacia hidrográfica, verifica-se que o seu valor varia também, de forma apreciável de ano para ano." [87]

A ilustrar as características gerais dos afluentes do Baixo Guadiana no conjunto dos rios portugueses, vejamos, como exemplo, a Ribeira de Odeleite em paralelo com o rio Paiva. A escolha do Paiva como caso-tipo oposto, do Norte de Portugal, deve-se à existência de duas estações com bacias vertentes idênticas (cerca de 290 km²), nesse rio e no Odeleite: Castro Daire e Monte dos Fortes. O quadro comparativo de valores é sintomático:

[85] Cfr. J. Zamora Cabanillas, 1987, p. 143.

[86] Sobre os primeiros diz Masachs Alavedra: "Todos ellos son cursos de abundancia muy pequeña, elevada irregularidad, crecidas moderadas en volumen, con la máxima frecuencia de noviembre a marzo, estiajes de agosto hasta el agotamiento en la mayoría de los ríos, y régimen estacional de máximos en deciembre y en primavera, marzo, generalmente, o a fines de invierno, ligado por ciertos matices intermedios al régimen subtropical. Éste muestra máximo o máximos invernales, y se va distorsionando al dividir el máximo típico de invierno en dos, y luego, al ir separándose éstos hasta estar uno de ellos situado en primavera, como suele ocurrir en la Meseta." (1948, p. 482). Estas considerações feitas com base em escassos dados hidrológicos de um Chança quase nascente, valores climáticos dispersos e, sobretudo, ideias e reflexões sobre a bacia do médio e alto Guadiana, não parecem relevantes para o Baixo Guadiana.

[87] J. Mimoso Loureiro *et al.*, 1982, p. 88-89.

Fig. 19 - Meses com maior ocorrência dos caudais máximos instantâneos anuais nas ribeiras de Odeleite e de Vascão (1960/61 - 1973/74).

	Outubro		Novembro		Dezembro		Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho		Julho		Agosto		Setembro	
	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.	Odel.	Vasc.
1973/74											O	X												
1972/73		X					O																	
1971/72									O	X														
1970/71							O	X																
1969/70							O	X																
1968/69							O	X																
1967/68			O							X														
1966/67									O	X														
1965/66		X							O															
1964/65							O					X												
1963/64							O					X												
1962/63							O	X																
1961/62				X			O																	
1960/61												X												

Fonte: L. M. Chaves *et. al.*, Fórmula Simplificada..., Q. 8 e 10.

	Odeleite	Paiva
Estação	Mte dos Fortes	Castro Daire
Bacia (km^2)	290	286
Litologia	Xistos	Granitos
Altitude (m)	75	450
Escoamento anual (milhões de m^3)	137	292
Chuva eficaz (mm)	475	1020
Chuva efectiva (mm)	935	1714
Coeficiente de escoamento	0,47	0,58
Diferença de escoamento (mm)	459	694

Fonte: A. Sobrinho, 1978, p. 143-147.

Tendo em conta a altitude mas, sobretudo, a litologia predominante das bacias e as suas localizações no Portugal Atlântico e no Portugal Mediterrâneo, os principais indíces têm em média o dobro do valor, no caso do Paiva. Os números que mais se aproximam são os respeitantes ao coeficiente de escoamento que quantifica a razão entre a água escoada em toda a bacia (chuva eficaz) e a quantidade de água precipitada sobre o mesmo espaço (chuva efectiva). Os resultados relacionam-se, naturalmente, com as características litológicas da bacia do Odeleite.

Com base nos dados hidrográficos publicados por L. Chaves Costa *et al.* sobre as ribeiras do Vascão e de Odeleite foi-nos possível analisar alguns aspectos do regime desses cursos de água [88]. Tendo em conta a reduzida influência humana sobre o percurso das ribeiras (represas ou canais), os números apesar de actuais e respeitantes a uma curta série (1960/61-1973/74), valerão apenas como exemplo. São os caudais máximos instantâneos anuais ocorridos nas estações de Monte dos Fortes (290 km^2) e de Vascão (403 km^2). Apesar da diferença de mais de 100 km^2 de bacia vertente, visível na diferença de valores absolutos registados, também é certo que o inverso pode suceder, pela existência de fenómenos meteorológicos localizados, a que não é alheio o relevo. É o caso do acontecido em Monte dos Fortes, em 17 de Janeiro de 1963 (497 m^3/s) e em 9 de Janeiro de 1969 (850 m^3/s). Mas o que ressalta é a extrema variabilidade de valores de ano para ano, entre 28 m^3/s como caudal máximo instantâneo anual para o Odeleite, em 15 de Fevereiro de 1967 e, 850 m^3/s, na mesma estação dois anos depois, o que quer dizer, um valor 30 vezes superior! Quanto à distribuição ao longo do ano no conjunto da mesma série (fig. 19). Os caudais máximos instantâneos anuais nas ribeiras do Vascão e de Odeleite ocorrem em cerca de 80 % dos casos, entre Janeiro e Março. Em Outubro e Novembro foram 4 as vezes (em 22) que

[88] L. Costa *et al.*, 1976, p. Q.8 e Q.10.

esses máximos foram registados mas nunca em Dezembro.

As características gerais do regime pluvial são bem visíveis nos afluentes do Baixo Guadiana. Dizia Silva Lopes sobre as ribeiras do Algarve: "[...] que no inverno chegão a ser caudalosas, e embaração a passagem, tendo até levado pontes sobre ellas construídas, correm às vezes no verão tão minguadas de cabedal que se passão a váo." [89] A análise da brevidade e intensidade das cheias dos afluentes do Guadiana foi tentada com base nos valores absolutos dos caudais diários registados para o ano hidrológico de 1976/77, nas estações de Vascão (403 km²), Tenencia (393 km², na ribeira da Foupana) e Monte dos Fortes (288 km², na ribeira de Odeleite). Tentando uma possível extrapolação para o passado, escolhemos o ano de 1976/77, por ser um caso "largamente acima da média" [90]. A comparação mais interessante é, sem dúvida, entre as estações de Vascão e de Tenencia com bacias vertentes praticamente iguais (Fig. 20 e 21). Os picos de cheia coincidentes em datas, tem valores largamente mais elevados para o Vascão: a 15 de Dezembro, 104 m³/s em Tenencia e 490 m³/s em Vascão; a 31 de Dezembro, 251 m³/s contra 64 m³/s. O Vascão, limite histórico entre o Alentejo e o Algarve, percorre de Oeste a Leste o sopé Norte da Serra Algarvia, colectando as águas daquela pequena barreira, desde as altitudes mais elevadas da Serra do Caldeirão [91].

Se a repartição anual dos caudais nos diversos afluentes do Guadiana não é simples de analisar, o que mais nos interessa para a navegabilidade no rio, é porém, o problema do volume dos caudais. O Vascão, por exemplo, apresentava no dia 13 de Dezembro de 1976 um caudal médio de 2,6 m³/s, no dia seguinte 82 m³/s e, no dia 15, 490,4 m³/s. Nessa data foi também atingido o caudal máximo instantâneo registado na estação, 64 m³/s [92]. Desde o dia 2 de Julho de 1977 e, pelo menos, até ao dia 30 de Setembro o seu caudal foi nulo. A ribeira da Foupana, por seu turno, desde o dia 11 de Abril de 1977 esteve completamente seca até ao fim do ano hidrológico. O seu caudal médio foi para o mês de Outubro de 1976 de 0,46 m³/s; 1,06 m³/s para Novembro e 1,22 m³/s para Março. A ribeira de Odeleite, na estação de

---

[89] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 24.

[90] O caudal médio anual do Guadiana é praticamente o dobro do valor médio da série 1946/47 a 1986/87. Do conjunto possível de representar graficamente foi abandonado o caso da estação de Ponte, na ribeira de Odeleite (393 km² de bacia vertente), por na série estatística se encontrarem omissos os valores referentes aos dias de maiores caudais.

[91] "La différenciation des précipitations en function du relief joue à toute échelle. Dans la région de Vale Formoso (Alentejo oriental), le modelé monotone de petites croupes schisteuses aux dimensions subégales (une vingtaine de mètres d'altitude relative, une centaine de mètres entre talvegs élémentaires) suffit à provoquer une inégalité très sensible entre les précipitations reçues par les versants différemment orientés. Ceux qui font face au Sud-Ouest, direction d'où vient en général la pluie, ont des sols pierreux et pauvres en raison de la forte érosion superficielle enregistrée lors des grosses averses, ceux qui font face au Nord ont des sols plus évolués et plus épais permettant une couverture herbeuse beaucoup plus dense." (S. Daveau *et al.*, 1977, p. 161).

[92] *Anuário dos Serviços Hidráulicos. Hidrometria, 1976-77,* 1981, p. 158.

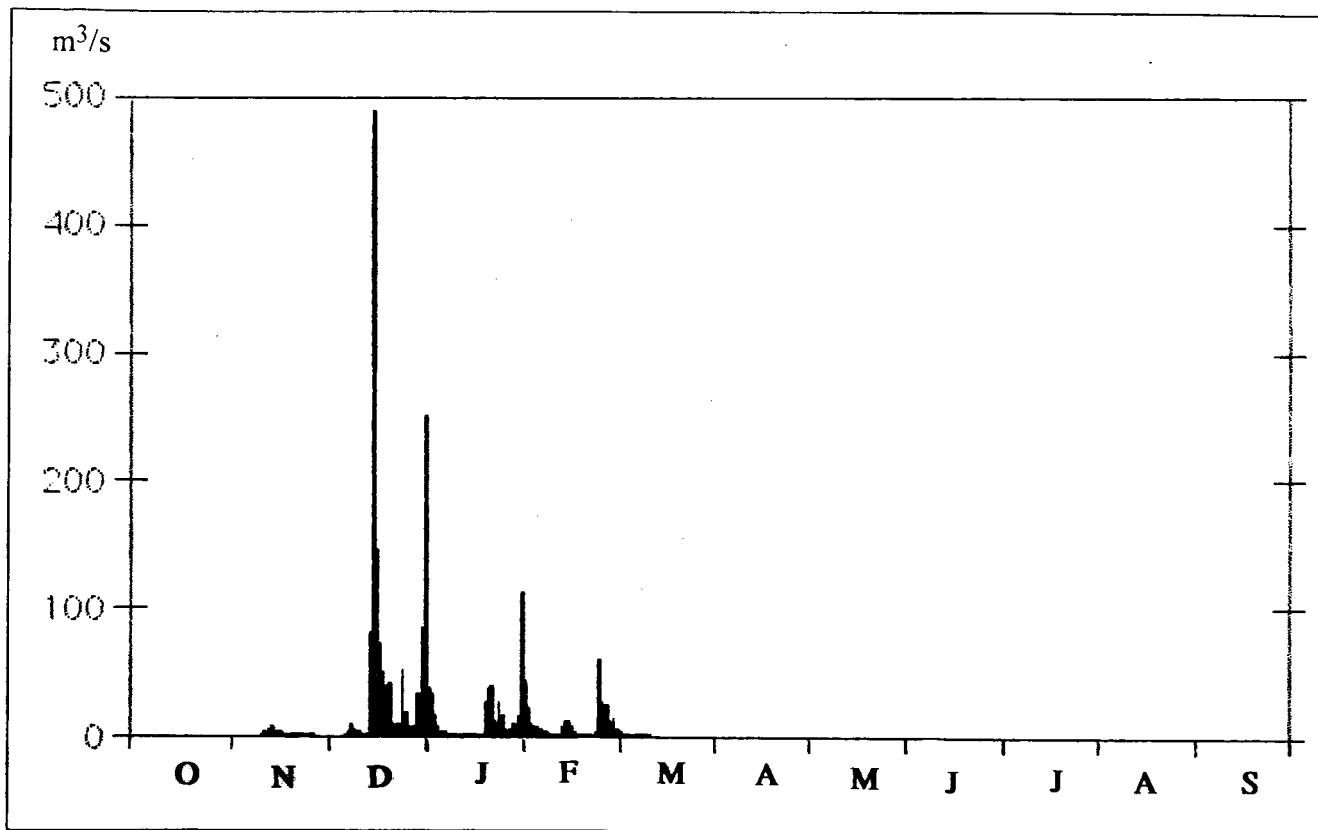
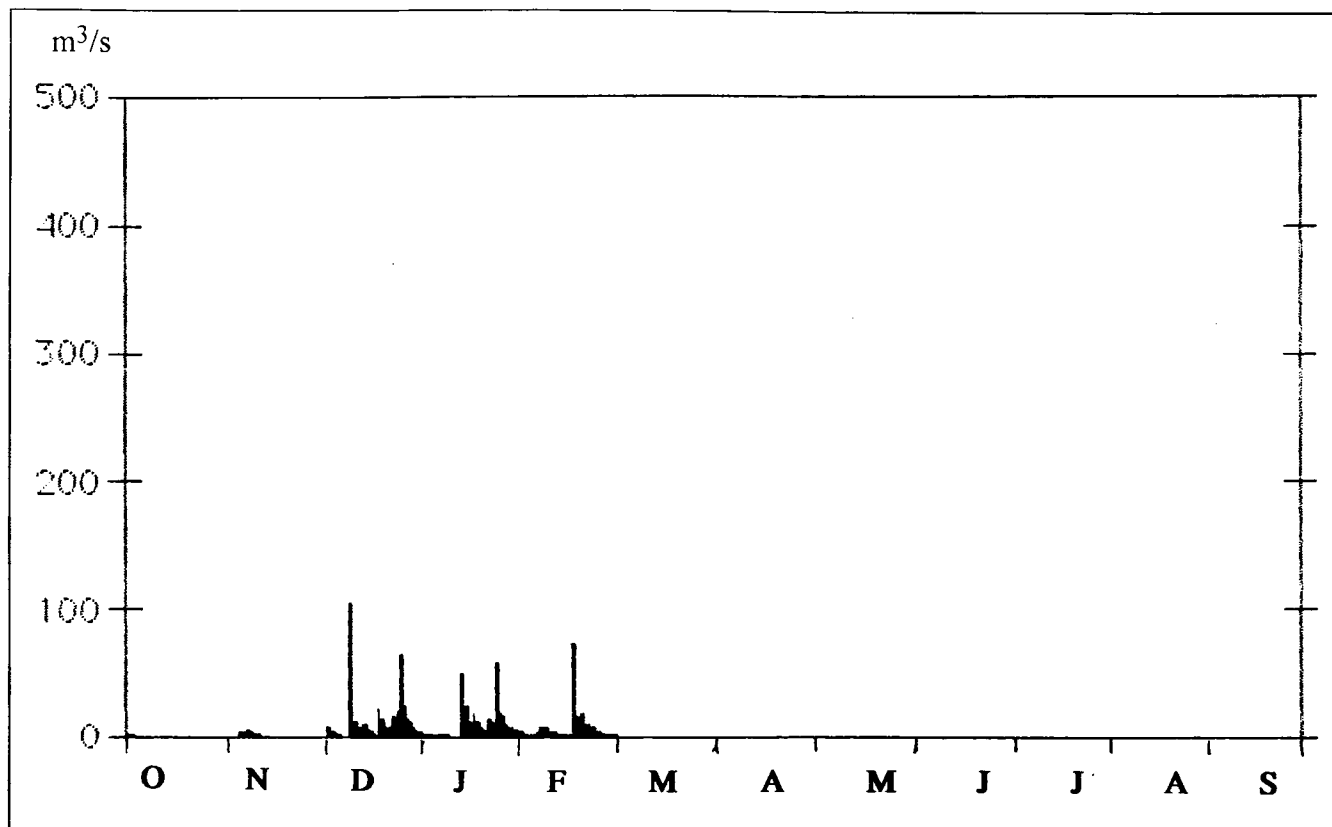
Fig. 20 - Evolução anual dos caudais diários da Ribeira do Vascão na estação de Vascão (403 km²), em 1976/77.

Fonte: *Anuário dos Serviços Hidraúlicos-Hidrometria 1976/77*, Lisboa, 1981, p. 158.

Fig. 21 - Evolução anual dos caudais diários da Ribeira da Foupana na estação de Tenencia (393 km^2), em 1976/77.

Fonte: *Anuário dos Serviços Hidraúlicos-Hidrometria 1976/77*, Lisboa, 1981, p. 160.

Monte dos Fortes (288 km^2), encontrou-se seca por completo, desde 20 de Julho até, pelo menos, 30 de Setembro de 1977. O máximo valor diário de caudal ocorreu a 15 de Dezembro, 184,6 m^3/s. Nos dias anteriores a média rondou os 1,5 m^3/s.

O regime fluvial sub-tropical

Na consagrada classificação dos rios peninsulares quanto ao seu regime, estabelecida por Masachs Alavedra em 1948, retomada pelo autor diversas vezes, o Guadiana ilustra claramente o tipo pluvial sub-tropical. "Este tipo, con sus fuertes coeficientes de deciembre y febrero, superiores a 3, y su extremado estiaje de verano, lo reconocemos en todo el mediodia peninsular, donde la innivación y otros factores no estorban su aparición." [93] Num anterior e mais extenso estudo dedicado aos rios andaluzes Masachs descreve em pormenor todo o processo hidro-climatológico:

> "[...] todos los ríos andaluces que he estudiado presentan, en su funcionamiento, en sus variacciones estacionales, en el aspecto *temporal*, una notable *uniformidad* caracteristica de esta región española y que significa ver nuevo tipo de régimen fluvial en cuyo estudio no se han parado los especialistas centro-europeos; se trata del régimen subtropical mediterraneo [...] En este tipo el modo de alimentación es pluvial [...] La curva presenta una fuerte apófisis pluvial a fines de invierno - febrero - marzo - que suele rebasar el coeficiente 2, y otra apófisis en diciembre, de analogo origen, que oscila entre 1,25 y 1,50, así como un estiage de enero que en los puntos más tipicos es muy poco profundo, pero que en los influenciados por la meseta - anticiclón peninsular - ancanza valores muy bajos comparados con diciembre y febrero y, por fin, un estiage de agosto muy profundo y dilatado - frecuentemente por debajo de 0,15 - ocasionado por la falta de lluvias en verano, la enorme evaporación de que es asiento la región, y la retención de los regadios. Este tipo prescuta, pues, una traducción clara del régimen de lluvias del SW de principios y fin de invierno, en que por estar el frente polar atravesando estas bajas latitudes se convierte el Sur de España y el Estrecho en lecho de variaciones, así como traduce la persistente sequia originada por la gran insolación que en los meses de verano eleva la temperatura del suelo hasta limites verdaderamente torridos y que con una situación ciclonica en la peninsula atrae vientos del Sur, secos e calidos, que determinan una exacerbación de la evaporación; tambien la influencia del anticiclón invernal de enero se manifiesta claramente en este régimen [...] La gran semejanza de las curvas de este tipo para los diversos ríos [...] revela la gran uniformidad que el ritmo de precipitaciones de las zonas andaluzas proporcionan del Oeste en contraste con las fuertes diferencias temporales que ofrecen las precipitaciones en las zonas sumetidas a la circulación mediterranea como nuestras costas levantinas." [94]

[93] V. Masachs Alavedra in M. de Terán, II, 1954, p.95. Sobre os sub-tipos deste regime o autor é mais preciso: "Los del tipo pluvial subtropical puro se explican por la regularidad de frecuencia en los ciclones de Gibraltar, que, sin embargo, nunca son tan regulares como los noratlanticos, y por la gran evaporación que extrema los caudales de los años pobres en precipitación. Los extraordinarios valores alcanzados por los tipos pluvial mediterráneo y pluvial subtropical de interior, correponden a paises áridos, y vienen determinados por la gran irregularidad de las lluvias mediterráneas en frecuencia y cuantía, por la fuerte ivaporación y por lo desarbolado de la cuenca" (*ibid.*, p.91).

[94] V. Masachs Alavedra, 1942.

Uma das descobertas do autor é assim este subtipo de regime fluvial [95]. Quer Masachs Alavedra, quer M. de Terán, quer já antes E. Hernández-Pacheco, haviam chamado a atenção para a progressiva influência marítima (onde a pluviosidade é naturalmente o factor importante), que de Leste para Oeste o regime do Guadiana vai sofrendo, visível em especial, pela alteração do período de águas altas [96]. A explicação para todo o extenso troço espanhol complica-se com a constituição litológica. A irregularidade pluvial subtropical referida, conservar-se-à para Sul, nos tramos médio e inferior, pela impermeabilidade dos solos [97].

Contudo, visto no conjunto da sua bacia, "de tous les grands fleuves espagnols celui qui possède l'hydrologie la plus simple parait être la Guadiana, dont presque tous les éléments appartiennent à la sous-catégorie pluviale subtropicale ou océanico-méditerranéenne." [98] Pardé, introduzira a classificação de "oceanico-mediterraneo" como alternativa à de "pluvial-subtropical" justificando: "Nous serions plutôt tentés de l'appeler océanico-méditerranéenne, car ses particularités sont réglées par des précipitations d'origine plutôt océanique, mais avec une sécheresse estivale plus accentuée et plus prolongée que celle qu'on observe dans les régions méditerranéennes." [99] Manuel de Terán reconhece a equivalência das designações [100], que se manterá por muito tempo. Uma opinião mais radical foi tomada por H. Vivien, no final dos anos 60: "[...] le Guadiana est fluvial de genre méditerranéen excessif, avec un coefficient maximum peut-être voisin de 3 en Février, et des coefficients inférieurs à 0,10 en août, malgré une forte rétention dans la partie inférieure du bassin, très peu arrosé à vrai dire [101].

No final dos anos 40 escrevia Masachs Alavedra: "No existen en el cauce del Guadiana obras capaces de alterar esta distribución estacional y los coeficientes que en los gráficos se indican." [102] As mais notórias características do regime do rio Guadiana têm sido

---

[95] Que, na ausência de dados seguros não fora alvo de estudos pelos mestres da hidrologia como M. Pardé, facto lembrado por Masachs (cfr. M. Pardé, 1968, p. 87 ss).

[96] Cfr. V. Masachs Alavedra in M. de Terán, II, 1954, p. 128 e M. de Terán, *ibid.*, IV, 1958, p. 340-341. Zamora Cabanillas comenta esse fenómeno do seguinte modo: "Estacional, en líneas generales, las aguas altas existen de enero a abril, con picos más acusados en febrero en el Guadiana extremeño, y en marzo para las estaciones del Campo de Calatrava, ya más lejos del litoral" (1987, p.121).

[97] Cfr. V. Masachs Alavedra in M. de Terán, II, 1954, p. 129 e M. de Terán, 1958, IV, p. 341.

[98] M. Pardé, 1949, p. 618.

[99] *Ibid,* p. 616. A classificação dada ao Guadalquivir é a mesma que para o Guadiana (cfr. J.-R. Vannéy, 1970, p. 95).

[100] Cfr. M. de Terán, IV, 1958, p. 340.

[101] H. Vivian, 1966, p. 175. O enquadramento mediterrâneo do Guadiana surge-nos muito marcado. Lembramos aqui as palavras de Pierre George para o Baixo Rodano, que em muito se poderiam aplicar ao Guadiana: "[...] la sècheresse des étés, la brutalité des pluies, la force du ravinement et de l'arrachement des matèriaux par les avesses restent le caractère essentiel de l'hydrologie, comme le climat. Pauvreté végétale, symbolisée par la maigreur des associations de la garrigue, sécheresse atmosphèrique générale, violence des eaux courrantes semblent s'attacher a toute description du paysage bas rhodanien." (1935, p. 271).

[102] V. Masachs Alavedra, 1948, p. 501.

progressivamente alteradas pela acção humana no último meio século. A construção de pequenas e grandes barragens ao longo de toda a bacia mas, sobretudo, o vasto Plano de Rega de Badajoz (desde inícios da década de 50), modificaram uma convivência de séculos entre as populações ribeirinhas e o Guadiana. Cheias e estiagens têm agora uma outra dimensão. O rio é hoje mais humano mas pode guardar sempre uma surpresa centenária.

2 - A Navegação no Guadiana: da Antiguidade a meados de Oitocentos

2.1 - A Antiguidade e a Idade Média

Para os autores latinos o Anas é o rio que separa as províncias da Bética e da Lusitânia na Hispânia romana [103]. Por essa razão o citam Plínio o Velho e Pompónio Mela, ao descreverem as grandes unidades administrativas da Península. Porém, o *Itinerário* de Antonino Pio, mais minucioso, enumerando via a via os percursos existentes é a principal fonte que prova a não coincidência perfeita do curso de água com a fronteira administrativa [104]. Lembrando o processo de estabelecimento desses limites pela organização romana, que em muito se relacionaria com as pré-existentes estruturas do espaço das populações autóctones, facilmente aceitaremos que o Guadiana ao longo do seu curso médio, funcionasse como limite entre grupos humanos quando a travessia representasse um sério obstáculo. Quando o não fosse, as povoações ribeirinhas controlariam com facilidade os espaços da margem oposta, fazendo assim com que a linha divisória saltasse o rio e se fosse fixar mais além. Assim acontecerá mais tarde, aquando da Reconquista cristã e consequente organização das vilas e áreas por elas controladas [105]. O Baixo Guadiana navegável, da confluência do Chança para jusante era, por estas razões, uma fronteira administrativa para o período romano, como o será largamente para o período mulçumano, em especial durante as épocas *taifa*. Esse papel caber-lhe-á de novo, terminada a Reconquista e organizados os reinos cristãos, numa e noutra margem [106].

[103] Sobre o papel do Guadiana na organização do espaço envolvente na Pré-História, ver Victor Gonçalves, 1988.

[104] "Desde Húbner hacia acá, y aun antes, nadie ha aceptado literalmente que el Guadiana fuera la frontera exacta de los territorios administrativos béticos e lusitanos." (L. Garcia Iglesias, 1972, p. 166).

[105] "La notion de 'frontières naturelles' est une des notions favorites et fausses le plus solidement ancrées chez les historiens. Sur le terrain, elle ne répond pas à grand chose." (J. Ancel, 1936, p. 210).

[106] L. Hoyos Sainz *et al.* apenas aceitam os casos do Minho e do Guadiana como separadores geográficos, ao longo da fronteira portuguesa: "[...] entre España y Portugal no hay frontera natural como los Pirineos y el Rhin que tan clara diferencia manifiestan entre los grupos que

O segundo aspecto pelo qual o Guadiana é lembrado entre os clássicos é o de possuir um delta com dois distributários principais [107]. "O rio [Guadiana] cinde-se, de repente, em dois braços e, por entre a água espessa do referido golfo - pois é rico em lodo todo este mar -, lança os lentos caudais." [108] Os vários autores que comentaram o fenómeno são lembrados por H. Florez na sua *España Sagrada:* "[...] alli fenece el río: hoy con una sola boca entre Ayamonte y Castro Marim: antes con dos, como afirma Estrabon que lle llama distomo, esto es, de dos bocas, y que por cada una se podia navegar. Con estas dos bocas le pinta Barreyros deciendo que la una esta junto a Lepe cinco leguas de la otra. Pero hoy no persevera mas que la de Ayamonte. Ptolomeu supone las dos bocas, quando describe la mas oriental como fin de la Bética." [109]

A referência à notícia quinhentista de Gaspar Barreiros lembra-nos que a existência de vários canais de maré faz parte do processo natural de assoreamento e desassoreamento da barra do Guadiana. O que parece ter vindo a acontecer ao longo dos séculos mais recentes foi uma irreversível obstrução da antiga passagem entre Ayamonte e o litoral mais para Leste, na costa onubense, por um ou vários canais separados do mar por um complexo de ilhas e baixios de grande mobilidade [110].

Mas para nós, a mais importante característica do Guadiana é a sua navegabilidade lembrada em vários textos de autores clássicos do Baixo Império Romano se bem que, a principal fonte seja Estrabão. Sobre as suas informações se teceram largas hipóteses, a mais polémica das quais diz respeito à extensão dessa realidade no interior da Península [111]. Os autores oitocentistas (salvo raras excepções), citaram-no livremente e os historiadores mais recentes têm reproduzido o já dito, somando documentos medievos também pouco seguros. Um aspecto que convém destrinçar é o que separa uma efectiva navegação, da penetração

habitan las dos laderas o las dos orillas, pues solo el Miño y el Guadiana dan separaciones geograficas de interés muy secundário." (1954, p. 185).

[107] "*Delta*: forma de desembocadura de um rio caracterizada por um balanço de acumulação-degradação positivo, tendo como consequência o avanço progressivo da linha de costa em direcção ao mar. [...] A definição de delta, como forma de desembocadura caracterizada pela difluência de vários braços, não é válida, porque alguns deles têm apenas um." (Maria Eugénia Moreira, 1984, p. 40). Sobre o delta do Guadiana, afirma Suzanne Daveau: "O único delta que abre directamente para o mar alto é o do Guadiana, pouco proeminente, mas muito estendido lateralmente. A dinâmica marinha parece, no caso dele, mais importante que a fluvial, ainda que o Guadiana seja susceptível de vez em quando, de cheias brutais." (in O. Ribeiro *et al.*, I, 1987, p. 104).

[108] Avieno, 1985, p. 23.

[109] H. Florez, 1816, XIII, p. 40.

[110] Da Antiguidade nos chega a descrição de Avieno sobre a área: "Os habitantes contemplam um céu continuamente enevoado, o ar é opaco e o dia pouco transparente; como se fora de noite, é frequente o orvalho. Não é usual soprar qualquer brisa, nem varrer superiormente a atmosfera uma aragem de vento; contínua, a névoa encobre a terra e o solo apresenta forte humidade." (Avieno, 1985, p. 24). Já A. Schulten chamara a atenção para esta descrição de Avieno (1920, p. 53).

[111] A navegação do Guadiana em Mérida pode ter sido um facto na época romana, porém circunscrita à ligação com Badajoz (cfr. O. Ribeiro, 1977, p. 47). Sobre a importância dos factores locais na explicação da relação cidade - via fluvial na Antiguidade, ver M. Le Lannou, 1977.

por terra ao longo dos rios, utilizando-os apenas como linhas de orientação no interior desconhecido. Essa seria muitas vezes a solução utilizada pelos povos marítimos que chegavam do Mediterrâneo em busca dos minérios, dos couros e do mel [112], em face da insuficiência do caudal ou das características do leito do rio. Os dois factores conjugavam-se frequentemente nos rios do Sul da Península, não permitindo a navegação.

Mas vejamos o próprio texto de Estrabão, na versão de Gabriel Pereira: "[...] chega-se depois ao rio Anas, também de dupla foz e que se pode subir independentemente por um ou outro braço." [113] A comparação com o Betis (Guadalquivir) que é feita a propósito da foz voltará a ser referida para a navegação: "O Anas, como o Betis pode ser navegado, não porém por navios de muita lotação, nem tanto acima." O primeiro, o Guadalquivir "[...] pode subir-se até uma distância de 1200 estádios quasi, do mar; isto é, até Córdoba, e ainda um pouco mais acima [...]" [114]. Porém, Estrabão descreve com minúcia a redução progressiva dessa navegabilidade: para montante de Sevilha os barcos são cada vez mais pequenos e para atingir Cordoba utilizam-se "barcas de rio" feitas "antigamente de um só tronco de árvore". Em consequência, a navegação fluvial deve ser analisada não só quanto ao seu alcance no interior mas, também, através do tipo e características das embarcações utilizadas. É que, na realidade, esta navegação dos rios do Sul da Península apenas é possível graças às marés.

> "Tal o aspecto particular que aos estuários comprehendidos entre o promontório Sagrado e as columnas de Hércules dão a elevação e a força excepcionaes das marés. Esta elevação é sem dúvida vantajosa para a navegação; faz por exemplo que os estuários sejam mais numerosos e extensos o que permitte aos barcos mercantes, em certos pontos, subir por esta via até 8 (00) estádios no interior, e o paiz, assim navegável em muitos sentidos, offerece grande facilidade à importação e exportação das mercadorias. Mas resultam também inconvenientes graves: assim, nos rios a navegação, subindo ou descendo, é extremamente perigosa por esta força da vaga e pela maior resistência que oppõe à corrente, nos estuários é o refluxo que mais particularmente se deve recear, porque tendo o seu movimento rapidez proporcional à da onda, não é raro ver os barcos dar em seco surprehendidos pela rapidez do refluxo." [115]

A distância de 800 estádios referida, que é aliás uma suposição de um comentador de Estrabão (Groskurd), já que o texto fixa apenas 8, dirá respeito ao Guadalquivir. Até Hispalis (Sevilha) são 500 estádios de navegação fluvial segura e com barcos de grande calado; um pouco mais do dobro seriam para Córdoba, com as condicionantes lembradas. O

---

[112] No seu estudo sobre Huelva, Amador de los Rios afirma: "[...] no solamente los habitantes primitivos de la region remontaban el río hasta poblaciones bien alejadas de las costas, sino que romanos y griegos bizantinos hacían lo proprio llegando así a la antigua capital de la Lusitania, la egrejia Augusta Emérida. Según acreditan los historiadores y los geografos, y según patentizaban los monumentos de esta importante poblacion romana." (R. Amador de los Rios, 1891, p. 620).

[113] Estrabão, 1878, p. 8.

[114] *Ibid.*, p. 10-11.

[115] *Ibid.*, p. 12.

Guadiana não era navegável nem tão para montante nem por navios de tais dimensões, lembremos. Muito provável e naturalmente até Mértola [116] como o foi posteriormente, até hoje.

Alberto Iria, comentando o texto de Estrabão em *O Algarve e os Descobrimentos* levanta outra hipótese: "[...] esta navegação fluvial ultrapassaria certamente Mértola, onde chegavam as embarcações ainda no século XIII." [117] E, com base em documentação medieval, de leitura pouco clara, acrescentará adiante: "Damos todo o crédito ao facto de o Guadiana ser então navegado até Serpa em face do que acerca da navegabilidade deste rio deixou dito Estrabão." [118] Nem Estrabão o afirmou nem depois do século XIII as embarcações deixaram de frequentar o porto de Mértola. Mas, mais ousada é ainda a tese de Jaime Cortesão, divulgada poucos anos depois: "A importância de Mérida, durante o período romano, assentava na vantagem enorme que oferecia a sua posição no interior das terras, mas à beira de um rio, o Guadiana, que era então muito mais navegável do que hoje. Sob o domínio visigodo, ainda a navegação animava o porto de Mérida, o qual durante o período muçulmano, perde pouco a pouco a importância desde que as areias cerram para sempre o seu porto ao comércio fluvial." [119]

Esta explicação simplista do ciclópico assoreamento do rio só é explicável pelo desconhecimento do espaço. As características do vale aberto onde os vaus são numerosos, e em muitos anos, durante a estiagem, nada mais fica que alguns charcos, tornam a imagem de um intenso tráfego fluvial, difícil de imaginar. Também entre Mértola e o Pulo do Lobo, a navegação nem mesmo esporádica aconteceu [120]. Aí, pelas características do leito coalhado de rápidos e desníveis, encontramos breves lagoas e pequenas cascatas. A garganta, de vertentes abruptas, torna ainda mais inóspido o percurso.

Entre o fim da administração romana e a ocupação árabe do século VIII, o Sudoeste da Península permanecerá estreitamente ligado ao mundo mediterrâneo. Muito pouco sabemos, ainda hoje, da organização do espaço hispânico para o período em que os povos "bárbaros" do Norte se instalaram, reconstruindo e readaptando estruturas existentes. Bastará rever as mais recentes interpretações cartográficas que pretendam figurar o quadro peninsular de então, para nos apercebermos do grande vazio de informação que existe da

[116] Cfr. A. Viana, 1939, p. 1 e 1945, p. 91 e L. Chaves, 1944, p. 97-98.

[117] A. Iria, 1956, p. 238.

[118] *Ibid.*, p. 286.

[119] J. Cortesão, 1958, p. 135.

[120] Contrariamente à hipótese de A. Teodoro de Matos (1980, p. 296).

Cordilheira Central para Sul [121]. Os circuitos tradicionais de comércio manter-se-iam no que respeita à navegação marítima de cabotagem e que ligavam o Mediterrâneo central a este extremo ocidental, na procura das matérias primas existentes no interior exportadas através da navegação fluvial (onde ela era possível), como no caso do Baixo Guadiana.

Com a ocupação árabe, todo esse contexto ganhará força, pelo controlo dos circuitos marítimos por parte de um mesmo poder. Até à Reconquista, o Al-Andaluz organiza-se (e reorganiza-se) como espaço único no conjunto do Islão. Nesse novo mundo que se estabelece, a *cidade* tem um papel privilegiado. A encruzilhada de comunicações que unem os núcleos populacionais é de particular importância, relacionando-se estreitamente a extensão dos percursos com a hierarquia dos centros.

No Sudoeste do Al-Andaluz, quer durante o período áureo do Califado de Córdoba, quer durante as invasões Almorávida e Almoada, quer ainda mesmo durante os períodos *taifa,* o Guadiana, à semelhança do ocorrido para o Guadalquivir (ainda que a uma escala mais restrita), funciona como estratégico canal de circulação entre as cidades do Norte - Beja, Évora, Alcácer do Sal, Lisboa - e o litoral algarvio e andaluz, tendo como ponto privilegiado a cidade de Mértola [122]. Essa importância, atendendo à pobreza dos recursos agrícolas do seu termo, só é compreensível se pensarmos Mértola como um notável entreposto em circuitos de escala regional, onde convergem distintos tipos de transporte (terrestre e fluvial) e por onde passam cereais, minérios, gado, lenha e mel [123]. Os autores árabes são bastante lacónicos quanto à navegação no Guadiana, preocupados antes de mais com a importância militar das muralhas, a riqueza da terra ou os símbolos da fé. Mas aí estão todos os testemunhos arqueológicos que atestam não só a intensidade desse tráfego como a enorme extensão dessas ligações marítimas, que dos pontos mais extremos do Mediterrâneo ocidental e central chegavam à cidade do Guadiana [124].

Reconquistado o Baixo Guadiana pelos cavaleiros espatários na segunda metade dos anos de 1230, um novo ciclo de vida se inicia [125]. A progressão em cunha - Mértola,

---

[121] Ver mapas do capítulo dedicado à "Época Sueva e Visigótica" *in* J. Mattoso, I, 1992, p. 300-359.

[122] Refere Cláudio Torres sobre a dimensão de Mértola comparando-a com outras importantes cidades árabes para o período dos reinos *taifas:* "Além da importância e celebridade das suas muralhas, e portanto do seu papel militar atestado na maioria das fontes árabes e cristãs, a velha cidade do Guadiana congregava também uma população não muito inferior à das outras cidades do Garb al Andaluz. Os 70 000 metros quadrados de área envolvida por muralhas nas cidades de Évora e Silves e a cada uma das quais podemos atribuir cerca de 2 000 habitantes não estão muito longe dos 60 000 metros quadrados de Mértola, cuja população oscilava portanto entre os 1 800 e os 2000 habitantes." (1992-b, p. 193).

[123] Como exemplo metodológico para o estudo da navegação fluvial medieval e sua importância na organização do espaço económico, ver para o caso inglês J. Edwards *et al.*, 1991, e 1993 e J. Langdon, 1993.

[124] Helena Catarino, 1990, p. 25 e Cláudio Torres,, 1992-a, p. 393.

[125] Ver para Beja e todo o espaço dependente da cidade medieval, Hermenegildo Fernandes, 1991.

Alfajar de Pena, Ayamonte - pela margem esquerda do rio, separa estrategicamente os espaços ainda ocupados pelos árabes: o Algarve central e ocidental do reino de Niebla [126]. A navegação no rio conhecerá as vicissitudes inerentes a uma época de redefinição de espaços, enquanto o papel das Ordens Militares envolvidas no processo da Reconquista não é clarificado e, especialmente, enquanto as fronteiras políticas entre os estados cristãos em expansão para Sul não se traçam com maior firmeza [127].

O primeiro importante texto que nos dá conta da circulação comercial no Guadiana é o do foral de Mértola, de 1254, concedido à vila pelo Mestre de Santiago, D. Paio Peres Correia. O "foro e costume [é o] devora por terra, e de lixboa pelo riio e pello mar." Há assim legislação modelo não especificamente elaborada para o Guadiana mas também algumas cláusulas directamente relacionadas com aspectos particulares. É discriminada a circulação ascendente da descendente e enumeram-se produtos alimentares mais comuns (trigo, vinho, alhos, cebolas), materiais mais utilizados (madeira, cortiça, junco), combustíveis necessários (carvão) e artigos exóticos, como a "madeira lavrada" e a loiça. O alvo dos impostos são os produtos de Mértola e "de seu termo" que desçam o rio com fins comerciais e os chegados ao porto da vila que não se destinem ao consumo de quem os transporta: "Todo o visinho de mertolla que aduser pam pello rio assy o vizinho como de fóra parte pera uender de dous alqueires dee medio e se for uisinho e o aduser pera saa casa e nom pera uender nom faça foro nenhum." [128]

Na procura da definição de uma linha de fronteira Norte-Sul acordam Afonso X de Castela e Afonso III de Portugal em 1267 - Convenção de Badajoz - que: "Las barcas que andaren en Goadiana que se partan por medio, é que faga cada uno la suia, é leue cada uno de la suia su derecho." [129] Em 1272, quando pelo citado convénio, a margem esquerda do Guadiana do termo de Mértola pertencia a Castela, mas que de facto estava sob jurisdição da Ordem de Santiago, o Bolonhês e os espatários fixam um acordo em que se estabelece: "[...] que o pão, vinho e outras coisas que os moradores de Mértola, trouxerem para seu consumo, recta via, pela foz do Guadiana, e não para regatear nem vender, seriam isentas do pagamento de dízima e costumagem a el-Rei, mas se as levassem a algum outro lugar do reino pagariam direitos, segundo o costume da terra." [130]

---

[126] J. C. Garcia, 1989-a.

[127] Sobre a formação das fronteiras na estruturação dos Estados, ver T. S. Murty, 1978, p. 217-221. Afirma P. Taylor: "[...] we would identify all boundaries as reflecting the power-politics of their respective producers." (1989, p. 146).

[128] S. Estácio da Veiga, 1880, p. 182.

[129] Visconde de Santarém, I, 1846, p. 20.

[130] J. Silva Marques, I, 1944, p. 379.

Tornado o rio fronteira, a foz do Guadiana começa a ganhar notável importância. O núcleo polarizador do estuário - Ayamonte -, ficou na margem esquerda, castelhana. Há pois que desenvolver um contraponto, núcleo estratégico entre o eixo fluvial Norte-Sul e o marítimo ao longo da costa portuguesa, Leste-Oeste. Atalaia árabe à data da Reconquista, Castro Marim crescerá progressivamente: em 1277 é-lhe concedido foral, onde as actividades agrícolas, comerciais, de pesca e, especialmente, de salinicultura, são alvo de detalhada legislação. Até ao Tratado de Alcañices, os conflitos parecem surgir com maior frequência, pela indefinição da posse do espaço. Sucedem-se doações e confirmações por parte de cada um dos monarcas interessados, envolvendo o estatuto dúbio das Ordens Militares. Todos recorrem, finalmente, ao poder papal, procurando aval para as suas razões.

A navegação e comércio no Guadiana é naturalmente um dos mais disputados objectos que interessa não só ao poder central como aos poderes locais. Em 1288, as autoridades de Beja, Tavira e Castro Marim estabelecem um acordo com D. Pedro Martins, senhor de Ayamonte, e os homens bons dessa vila, sobre o comércio fluvial no Guadiana. Nele se refere: "[...] que barcas ou baxees que carregassem em Serpa e quizessem ir a qualquer porto dos reinos de Portugal que emportassem hi [Castro Marim] dessem o direito e nenûn nom vir contra esto." [131] O documento, que tem servido para provar a navegabilidade para montante de Mértola [132], terá de ser entendido de modo distinto: o trigo dos termos de Beja e Serpa (povoação então castelhana) mais próximo do porto de Mértola, aí chegaria pelos caminhos terrestres porque a navegação a montante de Mértola era impossível, pela existência da cascata do Pulo do Lobo e da sua corredoura, que a própria organização do povoamento na área denuncia. As terras de Serpa e de Mértola, em especial as da margem esquerda, escoariam os seus produtos pelo Guadiana; para Norte, e mesmo parte da produção dos barros de Beja, canalizar-se-iam em direcção ao Sado e a Lisboa [133].

Após Alcañices, também na linha do Baixo Guadiana, D. Dinis desenvolve polos estratégicos para a defesa e controlo da faixa fronteiriça. A Alcoutim é concedido foral em 1304, restaurando-se então castelo e muralhas; Castro Marim será cabeça da nova e poderosa Ordem de Cristo [134]. O Baixo Guadiana é uma área relativamente pacífica se comparada com as faixas raianas da Beira ou do Alentejo, no quadro da conflituosidade Portugal-Castela acontecida ao longo de todo o século XIV. Registam-se, contudo, alguns

[131] *As Gavetas da Torre do Tombo*, IV, 1964, p. 518.

[132] Embora já Silva Lopes colocasse em dúvida semelhante hipótese: "Isto indica ser o rio navegável até Serpa, o que não pode ser pela distancia, sendo mais provável que fosse Mértola." (1841, p. 389).

[133] J. C. Garcia, 1986-a, p. 56-57.

[134] Sobre a construção do espaço algarvio em função da sua unidade geográfica, ver O. Ribeiro, 1954.

episódios que as crónicas não deixam de assinalar como o ocorrido pelo fim dos anos de 1330: Afonso XI de Castela "Avia mandado subir sus galeas por el río Guadiana, é puestas á trecho unas de otras, é palazón clavada por lo alto, hizo una puente por donde pasó toda la gente de pie y de caballo del exercito, y el Rey con algunos ricos ombres se quedaran à dormir en la villa de Ayamonte [...] y el exercito pasó la puente é fué á dormir a Alcauçin, é robaron é quemaron el lugar." [135]

Durante o reinado de D. Fernando, em Agosto de 1380, é emitida legislação relativa à pesca e ao comércio no Guadiana [136] e, mais se determina que "a Ordem de Christus, per seus comendadores do dicto logo de Castro Marim, aiam a trintena de pam que vier per o rio da Odiana a fundo de Serpa e de Beia, de Mertolla de otros logares pero o regno de Algarve. E do pescado que se pescar em no rio ou no mar de foz em fora que for certo que he tomado na costa do dicto logo aia a dicta Ordem a dizima" [137] A leitura que fizemos anteriormente em relação ao documento de 1288 sobre o trigo vindo de Serpa, pode repetir-se para este texto datado aproximadamente um século depois: vir "a fundo de Serpa e de Beja" não implica naturalmente a existência de portos fluviais em tais localidades ou nas suas proximidades. O que se descreve, enumerando os principais centros recolectores do cereal é a "bacia económica" que se organiza em função do porto de Mértola e escoa pelo Guadiana, como aconteceu antes e como acontecerá nos séculos seguintes.

A cobrança do citado imposto é feita em Castro Marim, ou melhor, a sua não aplicação é uma das informações através das quais continuamos a ter notícia do trigo que desce o Guadiana. Quase um século depois, em 1477, o Infante D. Henrique, como administrador da Ordem de Cristo, decide no processo levantado ao arrais Martim Vicente Garrido, que havia passado com o navio de João Monsim, carregado de trigo na foz do Guadiana, com destino à cidade de Lagos, sem manifestar a mercadoria nem pagar a trintena do pão, junto do Comendador da Ordem de Cristo em Castro Marim [138].

---

[135] Amador de los Rios, 1891, p. 626-627. Sobre a importância militar do castelo de Alcoutim ao longo da História portuguesa, ver José Varzeano, 1985.

[136] A. Iria, 1956, p. 330. Sobre os confrontos fronteiriços motivados pelos direitos de pesca, refere Gama Barros para meados do século XV: "Foi talvez nas côrtes de 1439 que a villa de Castro-Marim, referindo-se à pesca, veio requerer também isenção d'encargos fiscaes. Mas aqui o fundamento do pedido eram os trabalhos que os moradores tinham todos os annos em jogar as lançadas com os castelhanos, para lhes não consentir, como estava ordenado pelo rei, que viessem pescar em região portugueza; e alguns morriam, ora d'uma parte ora da outra, segundo Deus mandava. E porque Alcoutim e Mertola, logares comarcãos a Castro-Marim, estavam fóra d'esses trabalhos, mas eram relevados de peitas e pedidos geraes, igual mercê solicitava a villa para si." (IV, 1922, p. 155).

[137] M. Conceição Moreira, [1977], p. 34 e C. Baeta Neves, I, 1980, p. 158.

[138] A. Iria, 1960, p. 32.

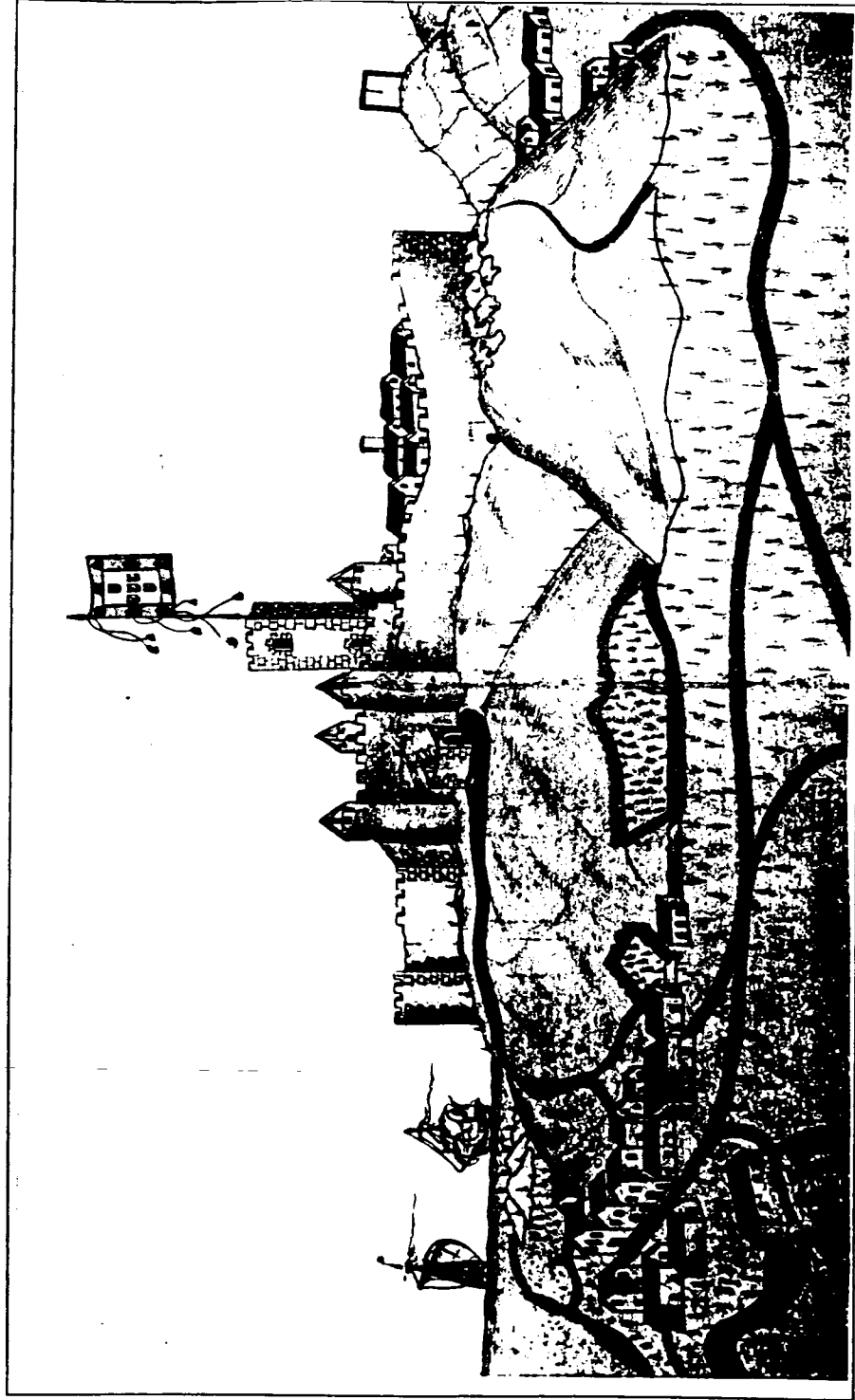
Fig. 22 - Castro Marim - Vista tirada da banda do norte

Fonte: Duarte Darmas, 1940.

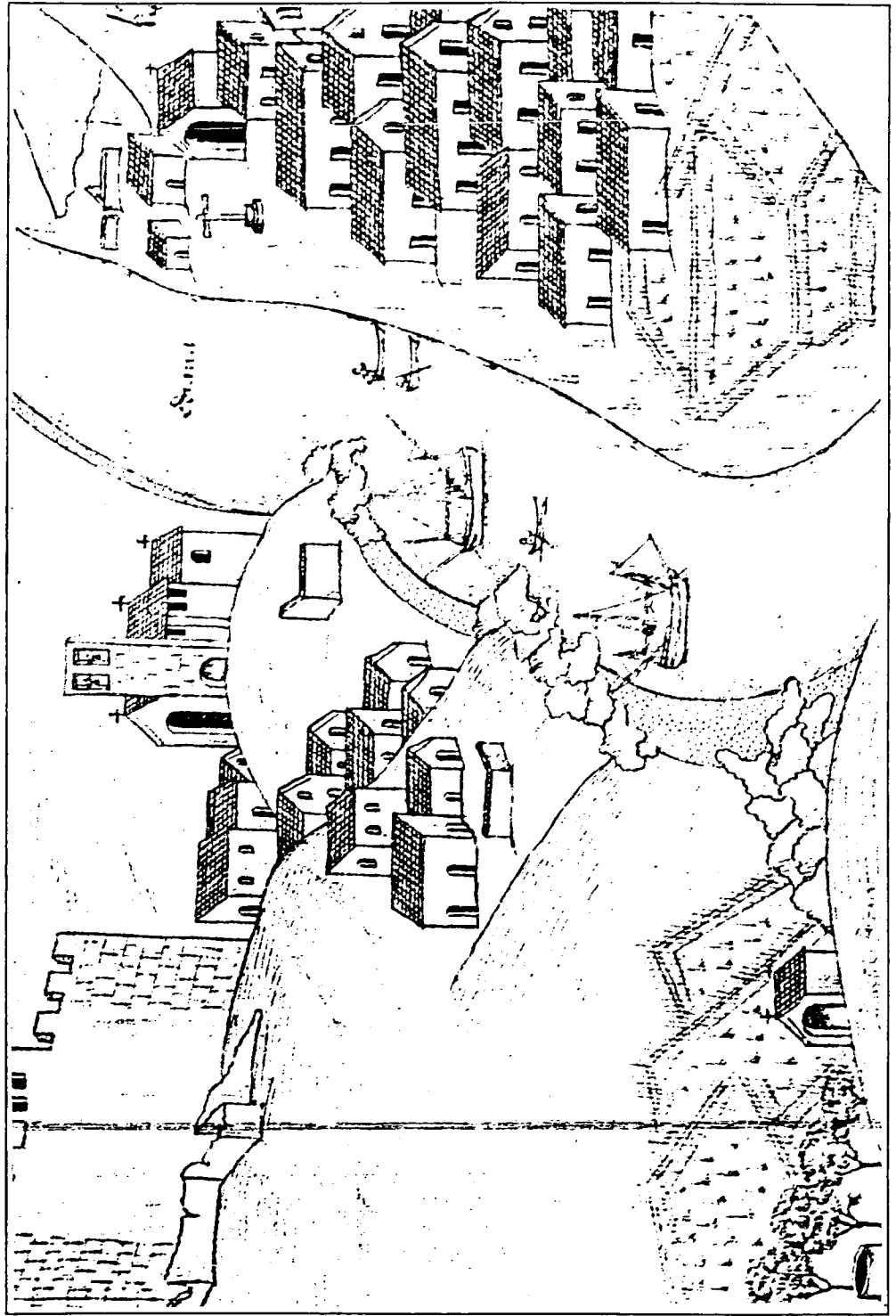
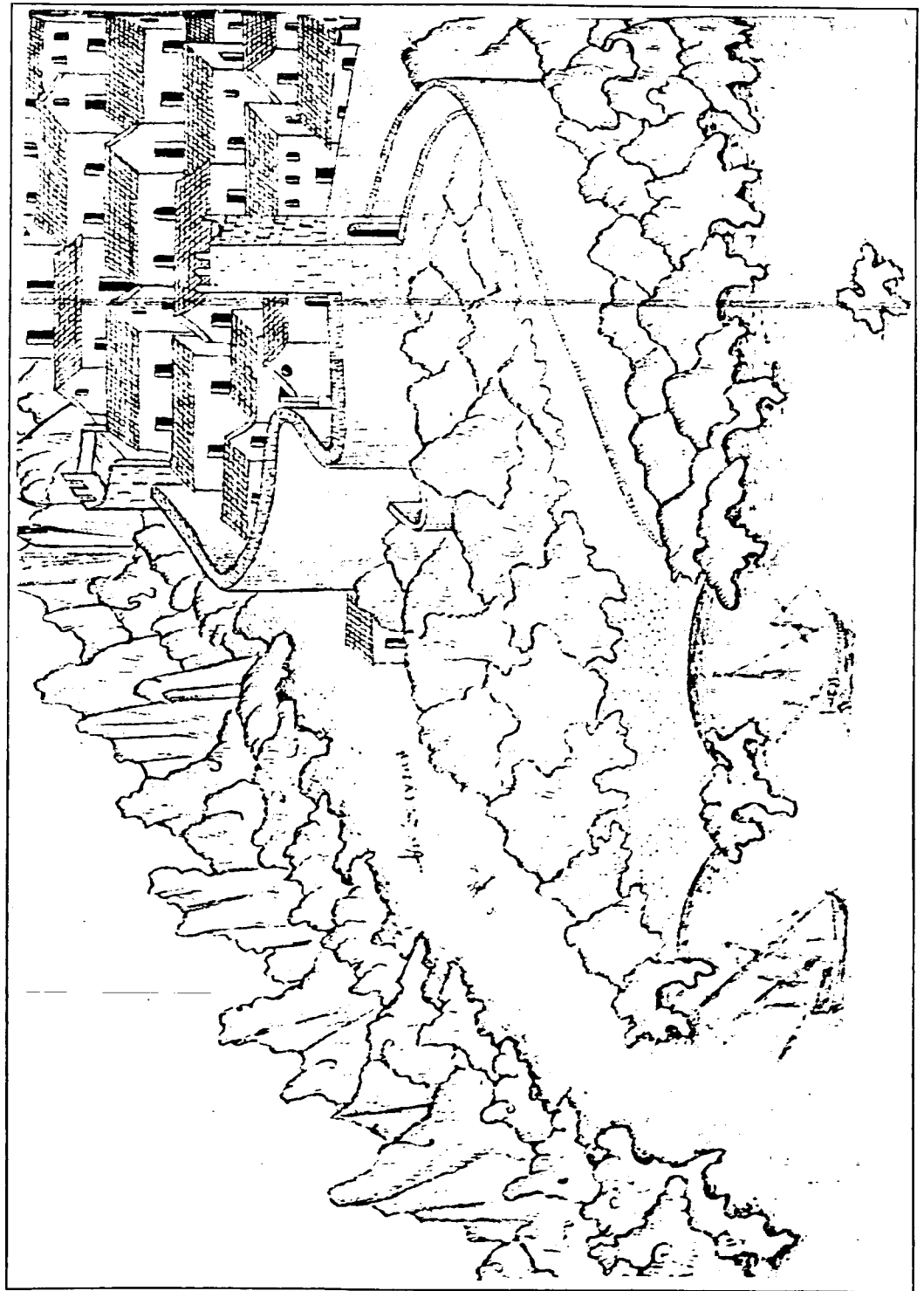
Fig. 23 - Alcoutim - Vista tirada da banda do sul.

Fonte: Duarte Darmas

Fig. 24 - Mértola - Vista tirada da banda do sueste

Fonte: Duarte Darmas

2.2 - Os séculos XV-XVII

Com o estabelecimento das praças portuguesas no Norte de África, não só o tráfego marítimo entre os Algarves d'aquém e d'além mar se torna largamente mais intenso mas, de igual modo, ao longo das costas do Sudoeste peninsular, provoca um desenvolvimento das cidades e vilas andaluzas e algarvias. O que nos interessa é, porém, a articulação dessa nova organização dos espaços litorais do Sul com o interior. É aí que o Guadiana e a sua navegação assumem um notável papel. Ao longo da segunda metade do século XV, ganham progressivamente importância as cidades e vilas do Alentejo e, no que toca às ligações para Sul, em especial Évora e Beja, que sempre se haviam mantido sob domínio régio, rodeadas que estavam por vastas áreas controladas pelas Ordens Militares.

Atendendo à sempre perigosa ligação marítima entre os estuários do Tejo ou do Sado com o Algarve, pendente de inconstantes condições físicas e particularmente da pirataria e do corso internacionais; atendendo às difíceis passagens da serra algarvia, quer em direcção a Silves-Lagos ou a Loulé-Faro, o Guadiana é uma privilegiada e importantíssima via de ligação entre as grandes cidades do interior, onde a corte passa muitas vezes a estanciar, e o litoral do Algarve [139]. Castro Marim é o ponto em que o eixo Norte-Sul (Évora, Beja, Mértola, Alcoutim) se articula com o eixo Leste-Oeste, que coordena todo o Algarve Oriental (costa e serra) [140].

Um conjunto iconográfico único sobre a navegação quinhentista no Baixo Guadiana é a série de vistas de Castro Marim, de Alcoutim e de Mértola, levantadas por Duarte Darmas no fim da primeira década do século XVI (ver Fig. 22, 23 e 24). Em todas está presente o Guadiana e, sulcando a sua corrente, embarcações de distintos tipos e calados. Elas transportam peixe e frutas da costa mas vêm, sobretudo, buscar aos portos fluviais do Guadiana, o trigo de Beja e de Serpa e também das achadas de Alcoutim [141]. No foral novo de Mértola, dado à vila por D. Manuel, em 1512, encontramos abundante informação sobre o comércio fluvial, "para as cousas do mar", como acontecera no texto de 1254 [142]. Nesta remodelação total das estruturas administrativas locais em que se tentam uniformizações que

---

139 Cfr. Ruy de Pina, 1902, p. 129.

140 O hospital de Tavira, por exemplo, já em plena centúria de Quinhentos, recebe doentes de Mértola (naturalmente via Guadiana), como os recebe das praças africanas (J. Romero Magalhães, 1970, p. 18).

141 Diz Romero Magalhães: "No comércio marítimo podemos, pois, incluir o movimento pelo Guadiana até Mértola. Não é crível que o cavaleiro Joam de Porcel tenha trazido a Tavira 100 moios de trigo comprado no Alentejo e no Campo de Ourique em 1504 de outro modo." (*ibid.*, p. 80). E lembra que desde 1502, a cidade de Tavira "[...] está isenta de pagar direitos pelo trigo vindo de Alcoutim, a ela concorrendo a produção do Algarve oriental." (*ibid.*, p. 66).

142 Para o restante "[...] foy imposto o drto da portagem da terra pollo foral devora." (S. Estácio da Veiga, 1983, p.185).

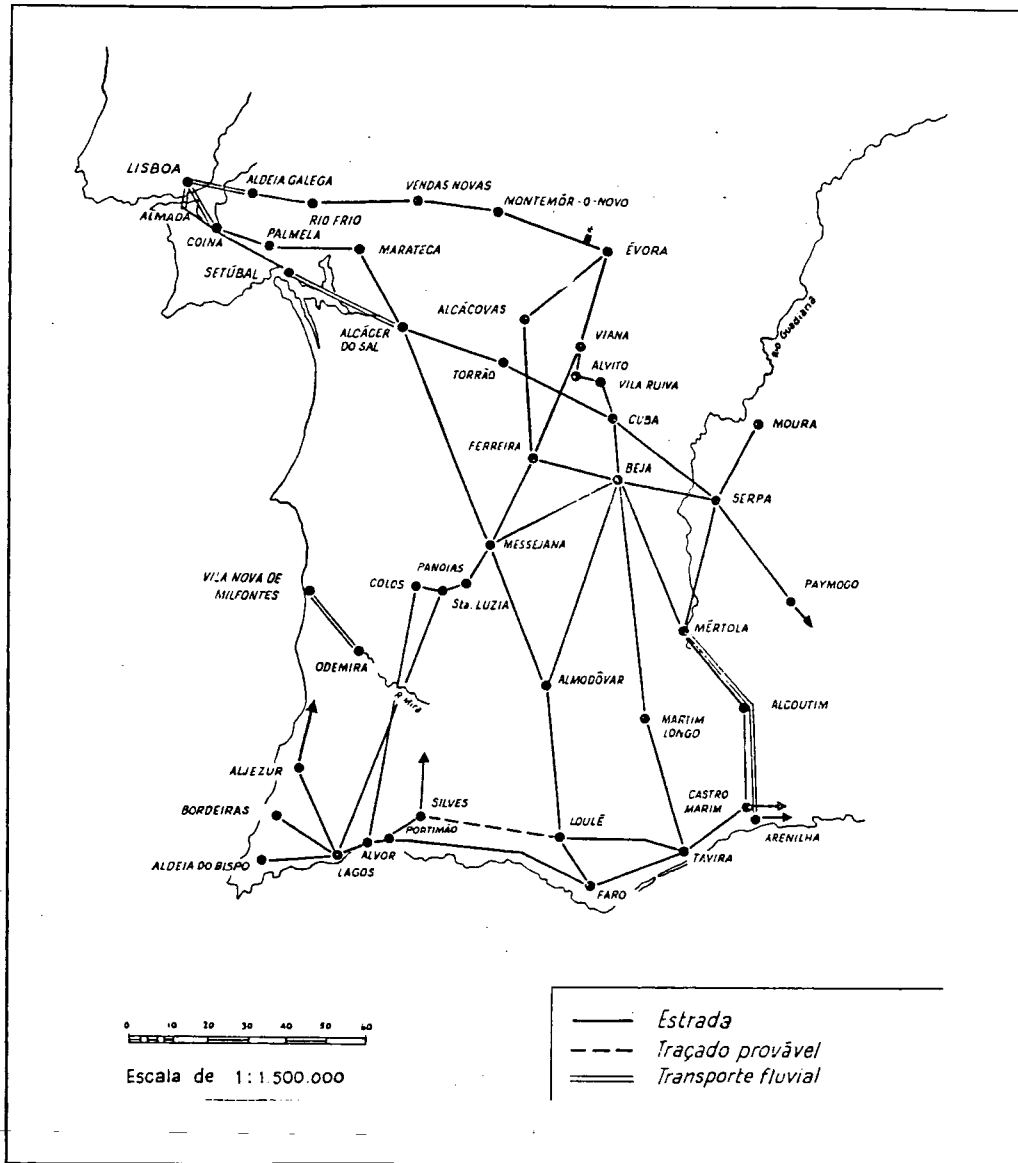
ultrapassem privilégios e regalias acumuladas ao longo de séculos, o foral de Evora será matriz para a reforma de entre Tejo e Odiana em locais sem anterior documento [143]. Mértola, porém, com o seu importante porto fluvial necessita particular atenção legislativa: uma larga parte do texto do diploma manuelino é dedicada a "entrada e sayda per aguoa", sendo o modelo uma vez mais o de Lisboa.

O controlo sobre o que se "exporta" é estreito, responsabilizando-se os vários intervenientes no processo e, especialmente, o barqueiro ou arrais: "[...] se as pessoas de fora cõprarê mercadorias nadita villa e termo obrigadas aaportagem p as carregarê hy per agoa podellasham liuremente comprar e leuar e meter na barca ou nauil sem pena algûa E nã partiram porê sem as primeiro desembargarem cõ as pessoas que pa ysso tenham poder sobpena de as perderem E mais o barqueiro ou arraez se partir sem a dita récadaçam pagara de pena cem rrs pera a dita portagem." E mais se diz sobre o que circula "em transito", distinguindo o tráfego exclusivamente fluvial do marítimo "E as ditas manifestaçooes e dilligençias da entrada per agoa e sayda como dito he se entendam soomête quãdo as taaes cousas vierem sabidamte pera vendar por que quando forê o vierem de passagem ou de caminho nã serã obrigados a ninhûa das ditas cousas saluo hyndo ou vindo per mar porque emtam farã saber de todas e recadarã como atras nos capitollos particulares deste foral ante da portagê fica decrarado." [144] O texto reflecte todo o movimento fluvial existente no Baixo Guadiana na centuria de Quinhentos. Porém, só para a década de 70 possuímos duas descrições de vivência desse espaço em torno do rio. A primeira trata da viagem de D. Sebastião ao Alentejo e ao Algarve em 1573, narrada por João Cascão; a segunda é a *Corografia do Reino do Algarve* redigida por Fr. João de S. José. Dois itinerários construídos de modo distinto, com distintos objectivos, por dois autores de formação diversa.

O trecho da crónica dedicado à "subida" do Guadiana não deixa dúvidas quanto ao tráfego existente, à pesca, ao contrabando e às migrações entre as duas margens. A imagem que fica é a de que apesar da fronteira existente e coincidente com o curso de água, este é compartido numa vivência que só numa pequena parte os poderes instituídos conseguem controlar. Pena é que a prosa de Cascão contemple pouco os aspectos da paisagem e esteja naturalmente mais preocupada em narrar os factos, em especial aqueles em que entra o

143 A. M. Oliveira Martins *et. al.*, 1989, p. 203.

144 S. Estácio da Veiga, 1983, p.188. Os impostos a cobrar são tanto mais complexos se atendermos ainda à situação da vila "sobre" a fronteira de Castela: "E as ditas manifestaçooes de fazer saber a portagem nã serã escusas as pessoas que tirarê per o dito lugar mercadorias pa castella ou as meterê de castella per hy posto que as hy nõ cõprê nem vendam per ser o derradeiro lugar do extremo." (*ibid.*).

Fig. 25 - Algumas vias de comunicação do Sul de Portugal, séculos XV-XVI.

Fonte: J. Romero Magalhães, 1970, entre p. 256-257.

senhor de quem é cronista, D. Duarte, o 5° Duque de Guimarães. Mas, as indicações geográficas estão largamente presentes na obra de Fr. João de S. José. Ainda que estruturada com uma notável ausência de percepção espacial e cartográfica [145] a *Corografia* fornece-nos um notável "banco de dados" sobre aspectos do relevo, da hidrologia, da cobertura vegetal, da economia, da etnografia do Reino do Algarve, na segunda metade do século XVI.

Directamente sobre a navegação comercial ao longo do rio as informações não são muitas, o que acontece de igual modo para as outras vias de comunicação e respectivos tráfegos. Apenas, a propósito de Alcoutim diz: "[...]é ua vila situada na ribeira de Guadiana, seis léguas da barra, pelo rio acima, pera o norte. É pequena na povoação, mas fresca no sítio, porque goza do mesmo rio que lhe bate nas portas e de muito arvoredo e fruta de que as ourelas deste rio estão acompanhadas assim da banda de Portugal como de Castela, com que faz sua navegação não pouco deleitosa, em especial nos meses de Verão e Primavera." [146] Comenta-se a riqueza da terra - os trigos, os gados, as frutas -, o seu poder militar, a sua população. Há assim que encontrar referências por "entreposto assunto", como a pesca ou o contrabando [147].

A relação de vasos comunicantes entre o Baixo Alentejo e o Reino do Algarve no que se refere ao abastecimento de cereais não é apenas no sentido do primeiro espaço para o segundo [148] (Fig. 25). Em tempo de crise geral ou crise agrícola nas peneplanícies do interior, o pouco cereal recolhido era retido e chegavam mesmo abastecimentos da costa mas, habitualmente "[...] era ao Alentejo, particularmente ao Campo de Ourique, que o Algarve carente pedia o abastecimento de trigo." Romero Magalhães cita Duarte Nunes do Leão (1610) a propósito de um dos principais centros exportadores: "[...] a villa de Mértola sua vizinha [do Algarve], que é a Mirtilis antiga colónia de Romanos, supre bem essas faltas com grande quantidade de trigo que se nella dá, a que também ajuda a parte do Campo de Ourique que ao dito reino também stá vizinha." E comenta: "Esta distinção, entre o trigo do Alentejo (Mértola) e o do Campo de Ourique traduz realidade dúplice: o abastecimento chegado por terra e por água." [149]

Desde a segunda metade do século XV que, graças ao avanço da expansão

---

[145] Cfr. J. C. Garcia, 1986-d, p. 112-114.

[146] Fr. João de S. José, 1983, p. 56.

[147] "Destas serras se passa infinito gado para Castela, atravessando o rio Guadiana, por cima de Alcoutim, posto que os reis de Portugal tem defeso isto com grandes penas, mas como o interesse desta passagem é muito, a tudo se aventuram os homens." (*ibid.*, p. 127). A administrativa descrição do Algarve feita por Henrique Fernandes Sarrão e datada de *circa* 1600, será ainda mais omissa quanto à navegação no Guadiana (1983, p. 133-174).

[148] Cfr. A. H. Oliveira Marques, 1968, p. 78 e J. Romero Magalhães, 1988-a, p. 276.

[149] J. Romero Magalhães, 1970, p. 77.

portuguesa na costa africana e no Atlântico, o contexto dos circuitos comerciais dos cereais havia-se modificado e a Andaluzia e o Algarve interrelacionavam-se com um novo Mediterrâneo mas, em especial, com as praças de África e com os arquipélagos dos Açores, da Madeira e das Canárias. Em Novembro de 1660, pouco antes da transferência da soberania de Tanger para os ingleses, o governador do Algarve comunica para Lisboa: "Logo que recebi a carta de Sua Magestade para deixar tirar de Alcoutim o trigo que ali estava feito para socorro de Tanger, dei as ordens necessárias ao informador e mandei se conduzisse com toda a brevidade a Tavira como se vai obrando." [150]

No século XVII, a rede estabelecida ao longo de Quinhentos mantém-se no Baixo Guadiana. Os cereais colectados nos termos de Serpa e de Beja e em parte do Campo de Ourique, armazenam-se nos portos fluviais, descendo ao Algarve d'aquém em tempos calmos ou d'além quando necessário [151]. O comércio fluvial não se limitava porém aos cereais. Para o início do século temos notícia de que o mercador Teotónio de Bom Dia importava pelo rio panos de linho e de cor e sedas e levava azeite e lã, entre outras mercadorias [152]. Na foz, o tráfego continuava a ser intenso em Ayamonte e em Castro Marim, apesar dos perigos da barra e da circulação nos esteiros de acesso aos portos. A. Massai diz na segunda década do século: "E pello ditto Rio podem emtrar como ordinariamente o fazem naós q vão para ajamonte de grande frete com Várias mercadorias e o ditto Rio da Barra para dentro muito acautelado. E delle sáe hu brasso estreito q chegua até a sobre ditta Villa de crasto marim, O quál he também acautelado e por elle emtraõ naós de 100 toneladas á tomar sál q ali ha." [153]

As principais informações que nos chegam do Guadiana seiscentista não são porém as comerciais mas antes recordam o papel que o rio possui como fronteira administrativa e política [154]. Os mais inseguros tempos ao longo do rio vivem-se naturalmente, e à semelhança do acontecido para o resto da faixa fronteiriça, entre a Restauração e o final da Guerra da Sucessão de Espanha [155]. Os anos continuados de guerra, com sucessivas razias de desgaste e tensão permanente não são fáceis de viver [156]. Os espaços a defender são vastos e as

[150] A. Iria, 1978, p. 391 (Doc. 525). Em Dezembro novo abastecimento de trigo de Alcoutim é feito a Tanger (cfr. F. Cortés Cortés, 1990, p. 20).

[151] Os ciclos económicos fluviais foram estudados em vários cursos de água europeus. Sintetiza J. Dollfus para o Reno: "Avant de devenir le fleuve de la houille puis celui du pétrole, le Rhin a été bien longtemps le fleuve du bois." (1960, p. 95).

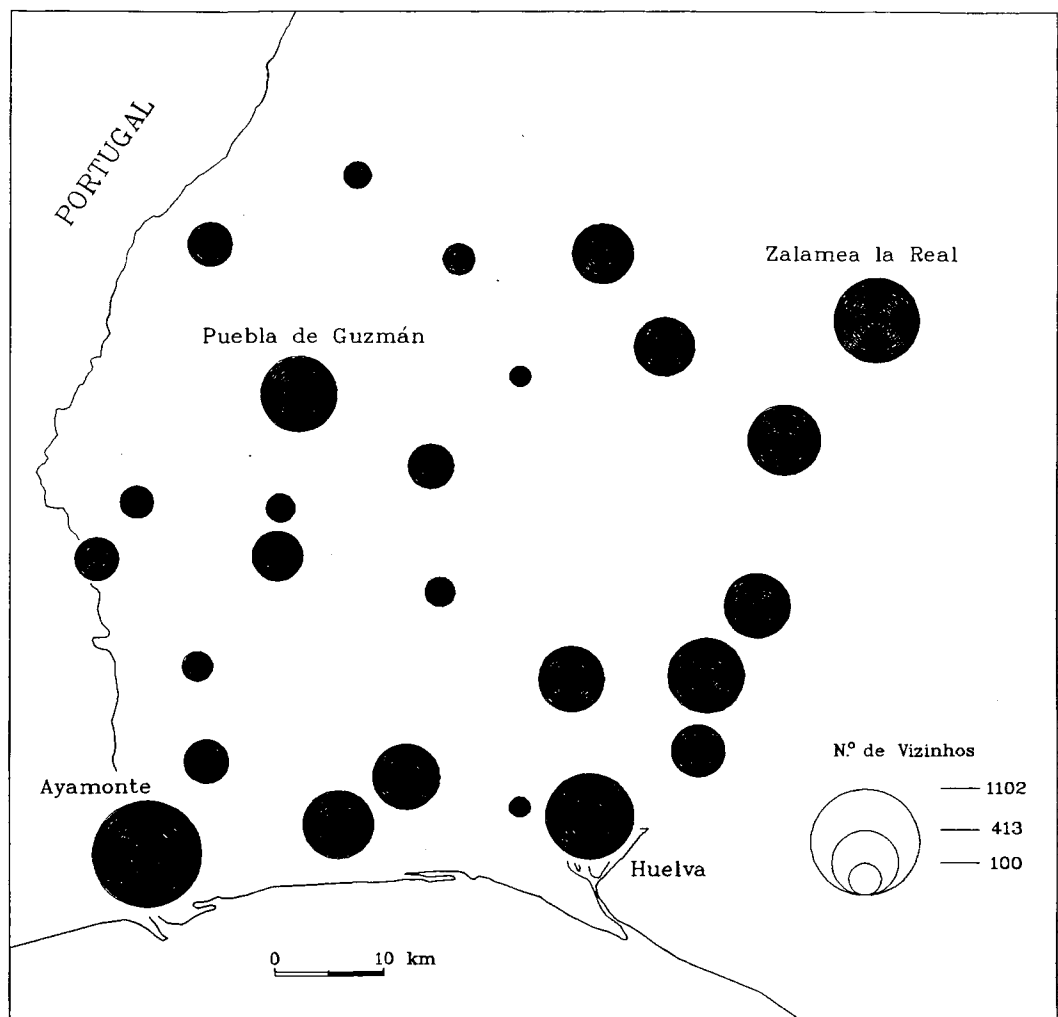
[152] A. Borges Coelho, 1992, p. 206.

[153] L. da Costa Guedes, 1988, p. 96.

[154] Ainda durante a união das coroas, num período em que a vigilância por parte da Inquisição se faz sentir com mais força, temos notícias da denúncia do juiz de fora de Mértola feita pelo pároco da própria vila. "Depois que a terra ficou segura, de noite o levaram rio abaixo num barco governado por barqueiros cristãos velhos." (A. Borges Coelho, 1992, p. 207).

[155] Logo em 1640, Henrique Correia, o governador do Algarve, prevendo a ofensiva espanhola do Duque de Medina Sidónia, concentrou 2.000 homens em Castro Marim. (L. Rebello da Silva, IV, 1971, p. 174).

[156] Em Janeiro de 1641: "Habian corrido los portugueses el término de Villablanca, lugar con 350 vecinos, apresando los de Tavira barcos

Fig. 26 – Distribuição da população no Sudoeste do Reino de Sevilha, em 1642.

Fonte: F. Núñez Roldán, 1987, p. 427–428.

defesas poucas. O Guadiana, obstáculo físico, é afinal para as gentes de guerra, fácil de ultrapassar. Relata o governador do Algarve em 1659: "Este reino consta de 30 léguas de costa e todo de lugares abertos e pela parte de Castro Marim e Alcoutim devide só o Guadiana, e se o inimigo intentar passar a esta parte (o que Deus não permita) se lhe não poderá impedir sem infanteria, e cavaleria paga, eu com minha pessoa acudirei donde a necessidade o pedir e com o que poder ajuntar, mas gente miliciana e com a serra tão perto, mal os poderão ter na mão sem gente paga que os alentem." [157]

A partir dos meados do século XVII, a repartição da população no quadro da actual Provincia de Huelva, tenderá a alterar-se face ao largo período de guerra que assola toda a faixa fronteiriça (Fig. 26). Com base nas conclusões divulgadas por F. Núñez Roldán, a população concentrou-se nos maiores e mais defensáveis núcleos existentes, abandonando os campos e os pequenos aglomerados [158], à semelhança do acontecido para o lado português. Três níveis são bastante claros na hierarquia das povoações: primeiro Puebla de Guzmán centro de todo o Andevalo, depois um segundo conjunto, demograficamente bastante equilibrado demograficamente de quatro centros equidistantes de Puebla (Paymodo, Alonso, Villanueva de los Castillejos e Sanlúcar de Guadiana) e um terceiro grupo de pequenas e mais dispersas povoações com um peso populacional também bastante semelhante: El Granado, San Silvestre de Guzmán, El Almendro, San Bartolomé de la Torre, Villanueva de las Cruces, Cabezas Rubias e Santa Barbara de Casa.

Frente a frente no Guadiana internacional as vilas fortificam-se: Castro Marim-Ayamonte, Alcoutim-Sanlúcar. Para Norte, a fronteira faz-se pelo Chança e as povoações inimigas recuam no interior dos territórios: Mértola-Puebla de Guzmán, cada uma a cerca de dezena e meia de quilómetros da linha divisória e Serpa-Aroche ao dobro dessa distância [159]. A faixa de "terra de ninguém" vai aumentando quando deixa de existir obstáculo natural e o espaço é mais aberto e mais pobre [160]. O tráfego no rio diminui drasticamente e resumir-se-á

---

castellanos, con tripulación y pasajeros. En represalias, el Duque ordena tomar los que bajaban de Mértola." (L. I. Alvarez de Toledo, 1985, p. 92). O quadro de guerra foi reconstituído por F. Núñez Roldán (1983-a) e F. Cortés Cortés (1989 e 1990).

157 A. Iria, 1978, p. 308, Doc. 402. O rio é perigosamente estreito, caso o inimigo ataque, mas fácil de cruzar para os espiões. Durante a estada do Duque de Medina Sidónia em Ayamonte, logo após a Restauração, o contrabando entre as duas margens continuava a acontecer com intensidade - azeite, queijo, toucinho, entre outros produtos chegavam a Ayamonte idos de Portugal - apesar do controlo fluvial exercido pelos espanhóis. (cfr. L. I. Alvarez de Toledo, 1985, p. 75).

158 Cfr. F. Núñez Roldán, 1983-a. "[...] no pocas poblaciones de la Sierra se vieron invadidas y saqueadas y algunas fueron teatro de abominables crímenes, como la aldea de Cabezas Rubias, cuya entera población, inerme, fue pasada a cuchillo por los portugueses (1643)." (A. Dominguez Ortiz, 1981, p. 124).

159 Comenta sobre esta realidade da faixa fronteiriça luso-espanhola Cordero Torres: "[...] se ha dicho que la frontera corresponde al 'vacío' natural (economico y humano), entre sus dos lados, por quedar alejadas las partes más ricas y pobladas de ambos paises. Y en esto hay bastante de cierto, pero como fenómeno ligado a una prolongada acción humana sobre el médio." (1960, p. 291).

160 "Ce n'est pas en tant qu' obstacles naturels que les cours d'eau paraissent avoir fixé la frontière mais comme points de repère commodes

apenas às ligações mais próximas e indispensáveis [161].

Entre Abril e Junho de 1666 é levada a cabo no Baixo Guadiana uma grande operação militar. O episódio é narrado pelo *Mercvrio Portuguez,* periódico redigido por António de Sousa de Macedo onde a informação mensal dos principais acontecimentos militares entre Portugal e Espanha é minuciosa, crítica e com forte pendor geográfico [162]. "[...] escolherão entreprender a praça de San Lucar da Guadiana situada sobre este Rio da outra parte da nossa de Alcoutim [...] & achandose o castello de San Lucar com qualquer prevenção, ou promptidão de socorro, necessitava de hum exercito por estar na ponta de hũ rochedo incapaz de se bater, & de se ganhar, senão com hũ sitio regular." O ataque foi comandado pelo Conde de Schomberg: "Na sesta feira pella manhãa q foraõ 28 [de Abril de 1666], havendose bê caminhado chegou sobre San Lucar algũa cavallaria, & infanteria q o Cõde [de Schomberg] despedio diante; & sem resistencia entrou, & saqueou a Villa, que era muito rica; houve casa em que se achárão onze mil cruzados em dinheiro, & em outras grandes, posto que menores quantias. [...] Cõ a nova se repicárão todos os sinos em Lisboa, & se derão graças a Deos em todas as Igrejas." [163]

O isolamento de Sanlúcar com ligação apenas fluvial para Ayamonte não é de todo um facto. A sua ocupação militar pelas tropas portuguesas põe em xeque as povoações circunvizinhas do Andevalo e mesmo da costa, apesar dos dificeis caminhos da "serra" que unem esses núcleos populacionais [164]. De pouco valeram "embaixadores" e acordos que se tentaram estabelecer. Em Maio de 1666 e a partir de Sanlúcar são saqueadas pelas tropas portuguesas Gibraleón, Cartaya e Lepe, os ricos lugares da costa, portos fluvio-marítimos e importantes nós na rede viária Leste-Oeste entre Sevilha e Ayamonte. Diz o autor do *Mercvrio:* "O terror em toda Andaluzia foi tal, que nos portos de mar as pessoas principaes se embarcaram, com o que tinham de mais valor para fogirem por mar [...] Em Sevilha se passou a mayor desatino, porque o Povo, como em motim, se foi á Igreja do Convento de Sam Francisco ao Altar em que estava a Imagem de Santo António dizendolhe, que, pois era

---

adoptés lors des traités signés par les souverains habitués à administrer des provinces lointaines." (S. Daveau, 1976, p. 163).

[161] J. Cermakian caracteriza uma realidade para o Mosela deste modo: "In more troubled periods of war and protectionism, the value of the river was essentially strategic and trade became almost non-existent, except for local traffic and military supplies." (1975, p. 137).

[162] Veja-se a leitura de Geografia histórica elaborada por Rui Alcantara Carreira para a fronteira da Beira (1992).

[163] *Mercvrio Portuguez,* Maio de 1666, p. 2-4. No seu estudo sobre a fronteira luso-espanhola, G.Ferro comenta sobre a situação raiana de Alcoutim e Sanlúcar de Guadiana: "Il Tago, come la Guadiana piú a sud, scorrono qui attraverso regioni caratterizzate da un insediamento assai rado. È logico perciò che anche le coppie di centri abitati, sull'una e sull'attra sponda, siano ben poche: Alcoutim e Sanlúcar." (1964, p. 105).

[164] "[...] comvão a vir a fazerse avindos Embaixadores de alguns dos lugares visinhos, que saõ Granado, Castrelejo, Almendro, Sam Bertholameo de la Torre, Sam Sylvestre, Villa Blanca, Lepi, Cartaya, La Torre, Alosno, Palma, Redondella, & outros, cujos nomes ainda naõ sabemos; alguns delles bem grandes, como saõ Villa Blanca, Alosno, Palma, & Lepi." (*Mercvrio Portuguez,* Maio de 1666, p. 6).

Fig. 27 – Distribuição da população no Sudoeste do Reino de Sevilha, em 1752 e em 1787.

Fonte: F. Núñez Roldán, 1987, p. 429–430.

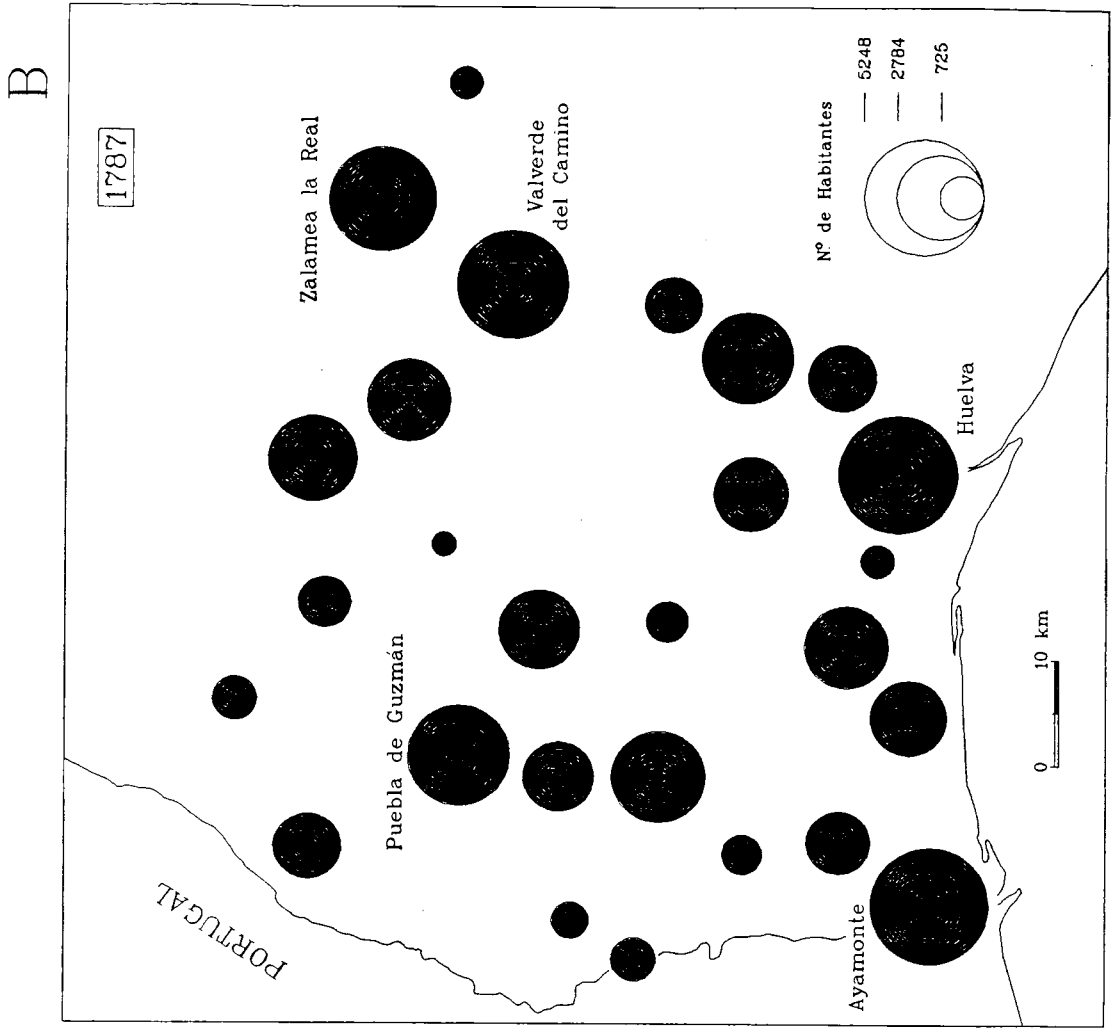
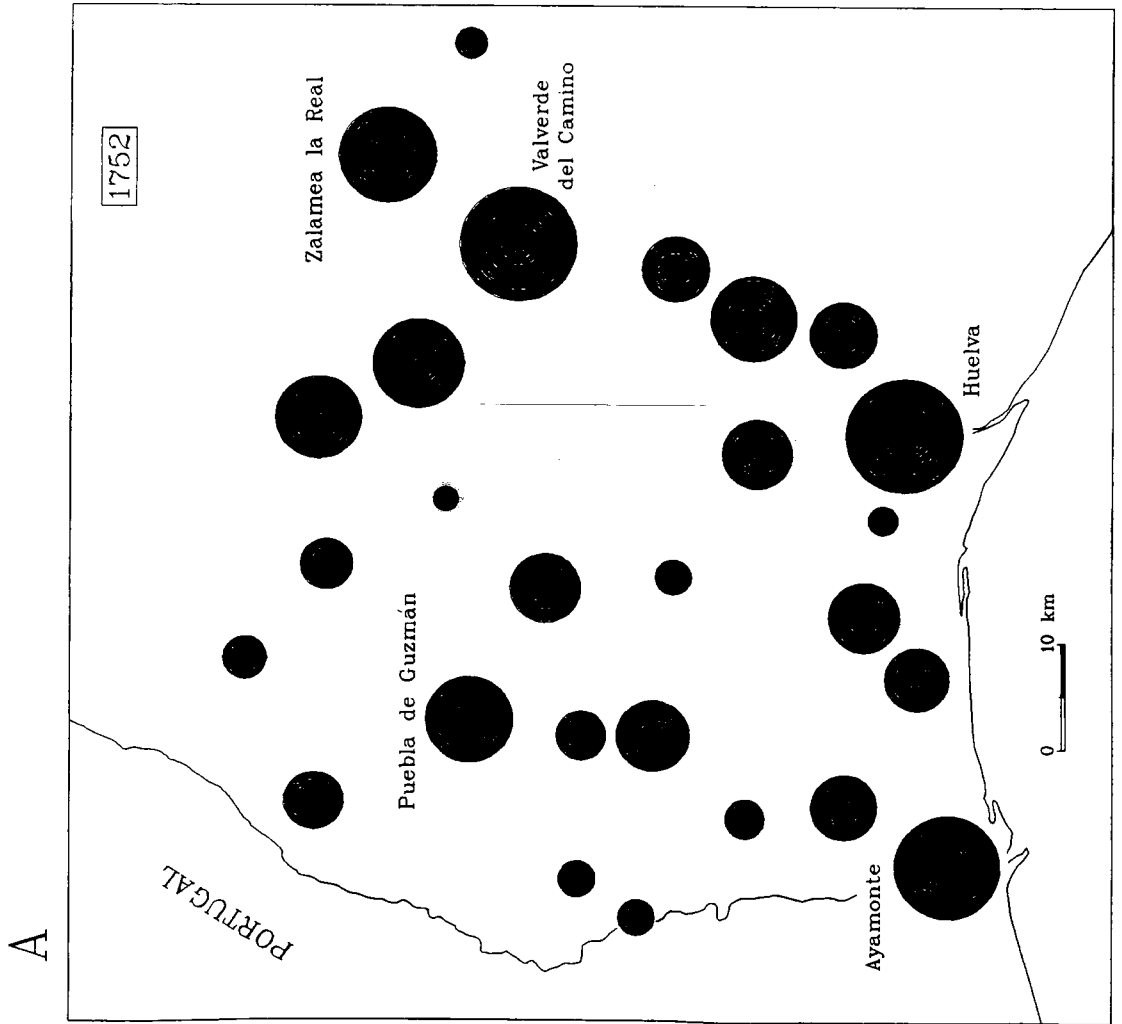



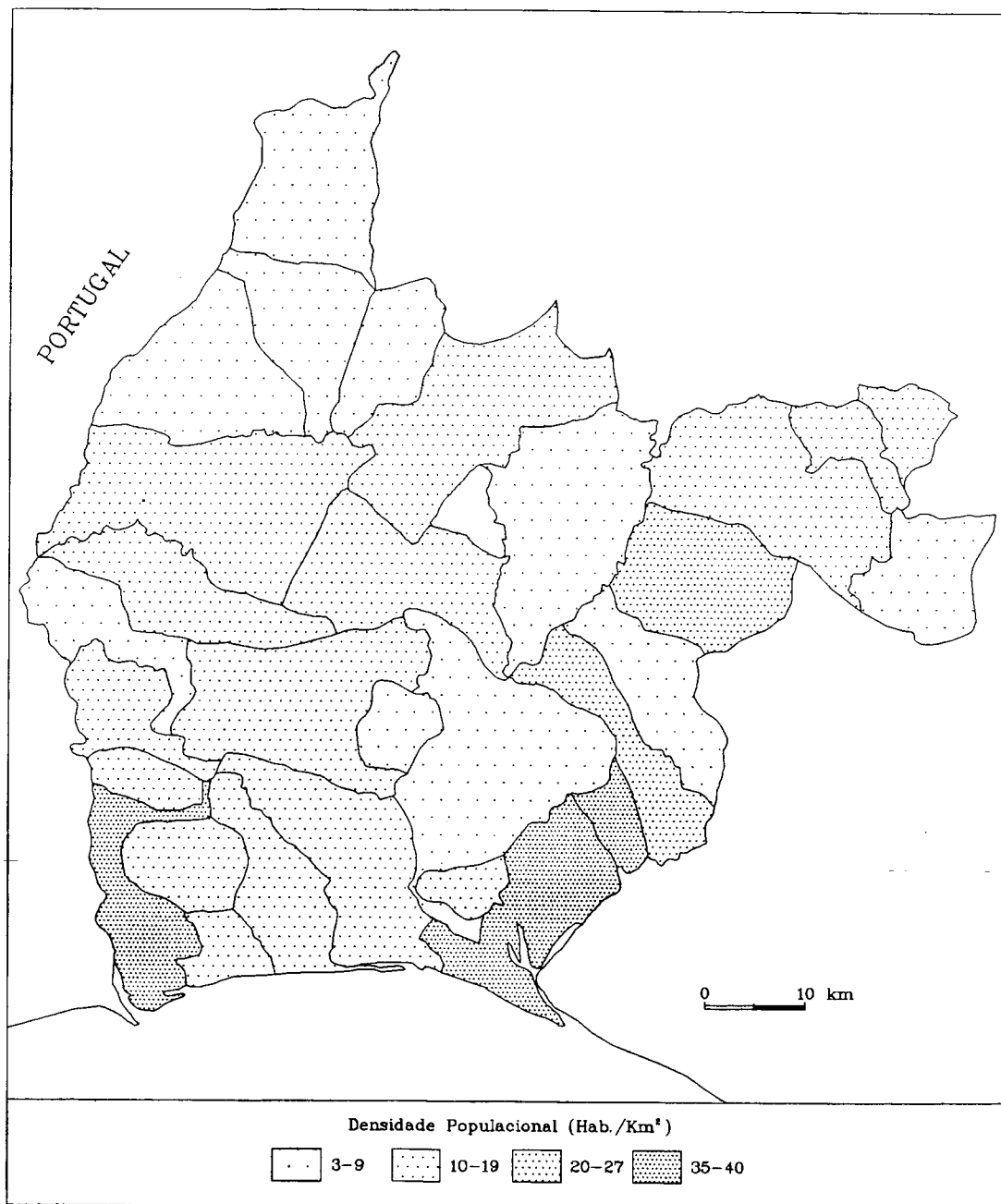
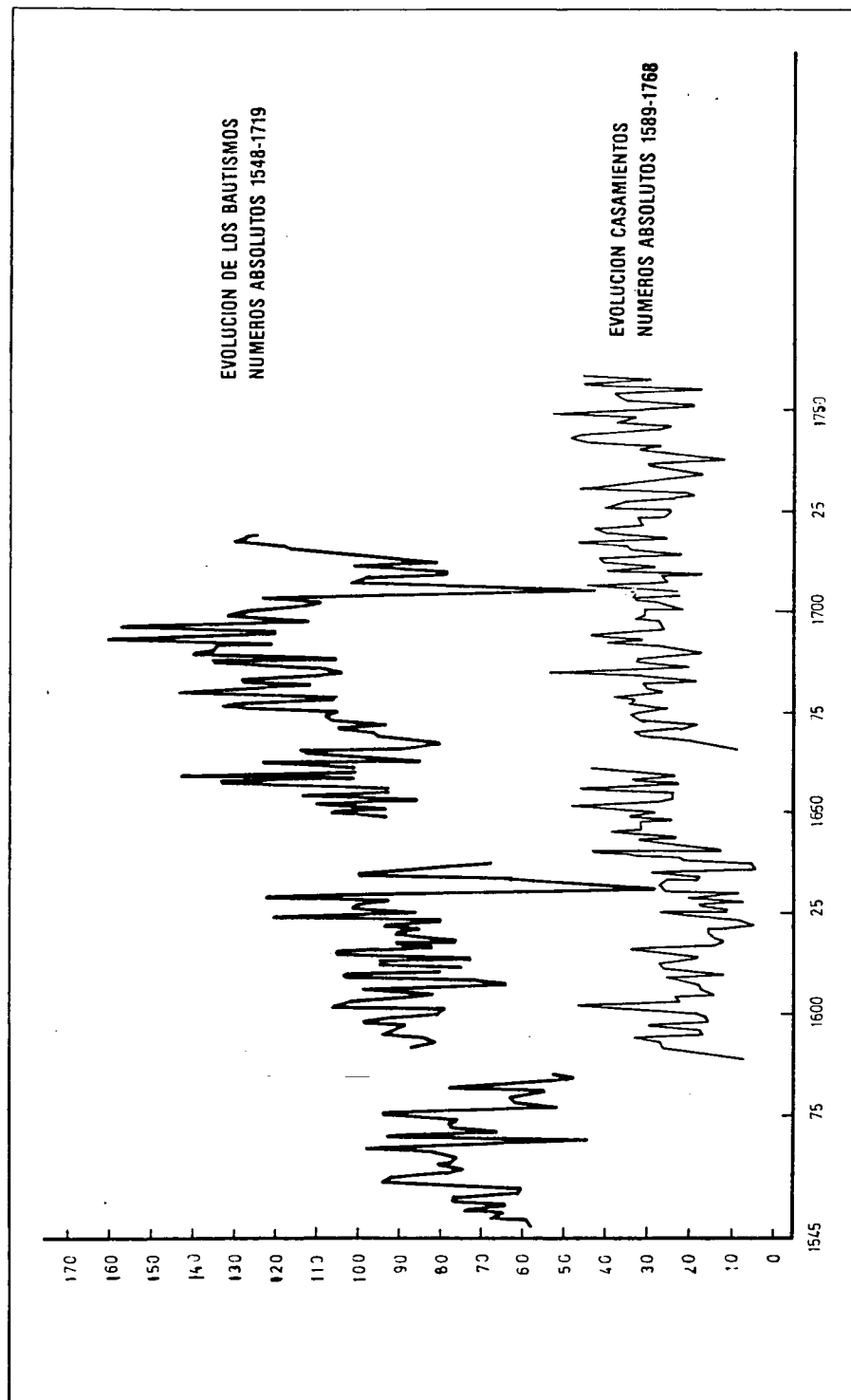
Fig. 28 – Distribuição da densidade populacional na Andaluzia Ocidental em 1787, no quadro da actual divisão administrativa da província de Huelva.

Fonte: F. Núñez Roldán, 1987, p. 441-442.

Fig. 29 - Evolução do número de baptismos e de casamentos em Puebla de Guzmán (séc. XVI-XVIII).

Fonte: F. Núñez Roldán, 1985, p. 232.

Portuguez & pelejava como soldado por sua Pátria, deixasse Castella, & se viesse para Portugal; & isto pegando nelle com tanta furia, que chegaram a romperlhe o habito, & a quebrarlhe o Cordam, & foi necessario sahirem os Religiosos a defendello." [165] Épicos dias para os habitantes portugueses do Guadiana mas, por quanto tempo?

2.3 - O século XVIII

Com o início da Guerra da Sucessão de Espanha toda a faixa fronteiriça do Guadiana volta a estar em perigo. Entre 1704 e 1708 as razias sucedem-se não só no Andevalo mas também na costa [166]. Estabelecida uma paz mais duradoura na entrada do segundo quartel de Setecentos, a imagem geral da repartição da população alterar-se-á progressivamente (Fig. 27). Pelos dois cortes temporais efectuados para 1752 e 1787 é visível, quer o crescimento dos centros de segunda ordem que havíamos referido para o caso do Andevalo, quer o dos centros do litoral (como Cartaya e Lepe), além de um notável desenvolvimento da cidade de Ayamonte, que praticamente iguala Huelva. Porém na distribuição das densidades populacionais em 1787, o que retemos (Fig. 28) é a larga uniformidade de reduzidos valores. Imagem em tudo semelhante à existente na faixa fronteiriça do lado português.

A área só será poupada aos acontecimentos militares aquando do *Terceiro Pacto de Família*, em 1762, quando noutros pontos da fronteira norte, portugueses e espanhóis voltam a enfrentar-se. A navegação do Guadiana era naturalmente atingida, pelo menos a intensidade do seu tráfego de "largo curso", mais cobiçada pelo inimigo [167]. A pequena navegação ribeirinha continuaria a decorrer como sempre. Apesar das notícias que nos falam de povoações destruídas e abandonadas, campos incultos, habitantes fixados definitivamente nos grandes centros, outras informações possuímos que nos levam a pensar num panorama menos dramático quanto à reorganização do espaço. Valendo apenas como dois exemplos, quer os dados demográficos (baptismos e casamentos) coligidos por F. Núñez Roldán para Puebla de Guzmán (Fig. 29), quer os da distribuição da população no termo de Mértola nos

---

[165] *Ibid.*, Junho de 1666, p. 3.

[166] F. Núñez Roldán, 1985, 179. "En 1704, Ayamonte sufre un intenso bombardeo portugués desde la plaza de Castro Marim (situada en la orilla opuesta del Guadiana) con un saldo de 150 casas destruidas, aunque nada se indica respecto a victimas humanas. Los testemonios de miseria se suceden 'que habiendo estado en publica guerra este reino de Castilla con el de Portugal y por esta razón los tratos, comercios y puertos cerrados, sin transportarse de una parte a otra géneros ni cosa alguna." (J. Sánchez Lora, 1980, p. 312).

[167] L. Costa Guedes, 1992, p. 124. "Nova ameaça de invasão perpassou sobre o território português em 1766, seguindo as autoridades algarvias com atenta apreensão o evoluir das posições militares espanholas na fronteira do Guadiana, como se depreende do relatório do Capitão-Mór de Alcoutim patente ao Governador do Reino." (J. E. Horta Correia, 1984, I, p. 48).

meados de Setecentos, cartografados por Rui Santos (Fig. 30), dão conta de que após o período de operações militares na área, a normalidade parece estabelecer-se [168]. Apesar das quebras pontuais, os valores de baptismos entre 1640 e 1719 mantêm-se com uma tendência crescente em Puebla de Guzmán; a dimensão e disseminação de pequenos agrupamentos de fogos no termo de Mértola, após dezenas de anos de lutas seria impensável na versão do despovoamento catastrófico de toda a região [169].

O enquadramento a esta imagem local é a síntese construída por Albert Silbert para todo o Portugal mediterrâneo na segunda metade do século XVIII (ver Fig. 31). Aí a fronteira luso-espanhola tem claramente dois troços. O do Chança, mais vazio de informação com uma única referência à entrada de trigo (Ficalho) e a do Guadiana terminal, importante via de navegação fluvial onde circulam o trigo (regional, exportado ou contrabandeado) e o vinho. O troço meridional parece vivo e activo e assim se manterá até às invasões francesas.

Dessa realidade nos dão conta três narrativas de viajantes: a de Arthur Costigan (1778-79), a do Barão von Wiederhold cronista do Principe Christian de Waldeck (1798) e a do naturalista H. F. Link (1797-99) [170]. Um mesmo espaço visto por três distintos personagens estrangeiros que o percorrem com objectivos diversos [171]. Interessa-nos apenas reter o tema da navegação fluvial e para tal partiremos do texto que mais se detém na descrição dos aspectos geográficos: o do Barão von Wiederhold.

A primeira imagem para quem chega a Mértola vindo de Beja, assumando à muralha, é a da concentração das embarcações, lá em baixo, no porto fluvial. Há-as para a pesca, para cruzar o rio e, especialmente, as que esperam o passageiro com destino ao Algarve [172]. Ainda que os barcos à vela se contem sempre entre os presentes, as embarcações a remos eram também muito utilizadas. Uns e outros não podiam ser de grandes dimensões e havia que tirar partido das marés por causa dos vaus a ultrapassar [173]. Daí que transportem passageiros e mercadorias mas raras vezes animais. À semelhança do que ouviremos de A. Costigan e do viajante oitocentista Landmann, também o Principe Christian de Waldeck e a

---

[168] F. Núñez Roldán, 1985, p. 232 e Rui Santos, 1987-b, p. 40.

[169] Em 1661, face aos recrutamentos forçados de mancebos "os moradores de Alcoutim esconderão os filhos" (F. Cortés Cortés, 1990, p. 13).

[170] Sobre os diversos estrangeiros que visitaram o Algarve, ver a recolha elaborada por David Aboim no *Correio do Sul* (1959) e J. Vilhena Mesquita, 1986.

[171] Sobre a análise da percepção do espaço histórico pelos autores coevos, ver a discussão teórica no quadro da Geografia histórica por R. W. Chambers, 1982.

[172] "Junto da velha ponte de Mértola, encontravam-se 7 a 8 barcos com mastros e embarcações de recreio." Não cremos que existisse a expressão "embarcação de recreio" no século XVIII. Ao longo do interessante texto de von Wiederhold deparamos, lamentavelmente, com outros casos de tradução pouco feliz.

[173] "A um quarto de hora de Mértola existe um sítio muito pouco profundo (talvez um dos vaus atrás referidos); tornava-se muito difícil passar por cima das pedras, por isso tivemos que desembarcar na margem esquerda e seguir por terra, até haver outra vez fundo para os barcos." (L. Costa Guedes, 1992, p. 127).

Fig. 30 - Distribuição do povoamento no concelho de Mértola, nos meados do século XVIII.

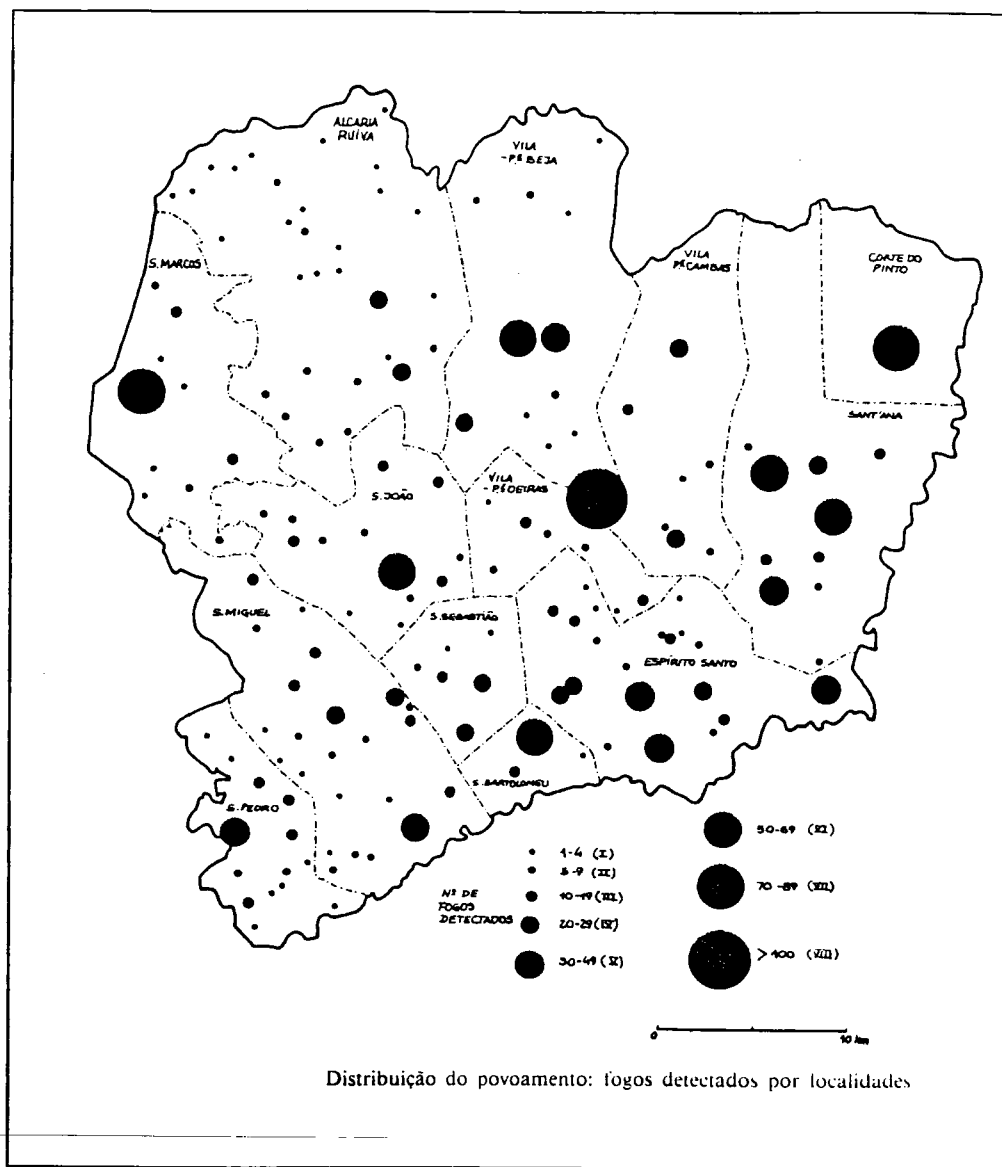
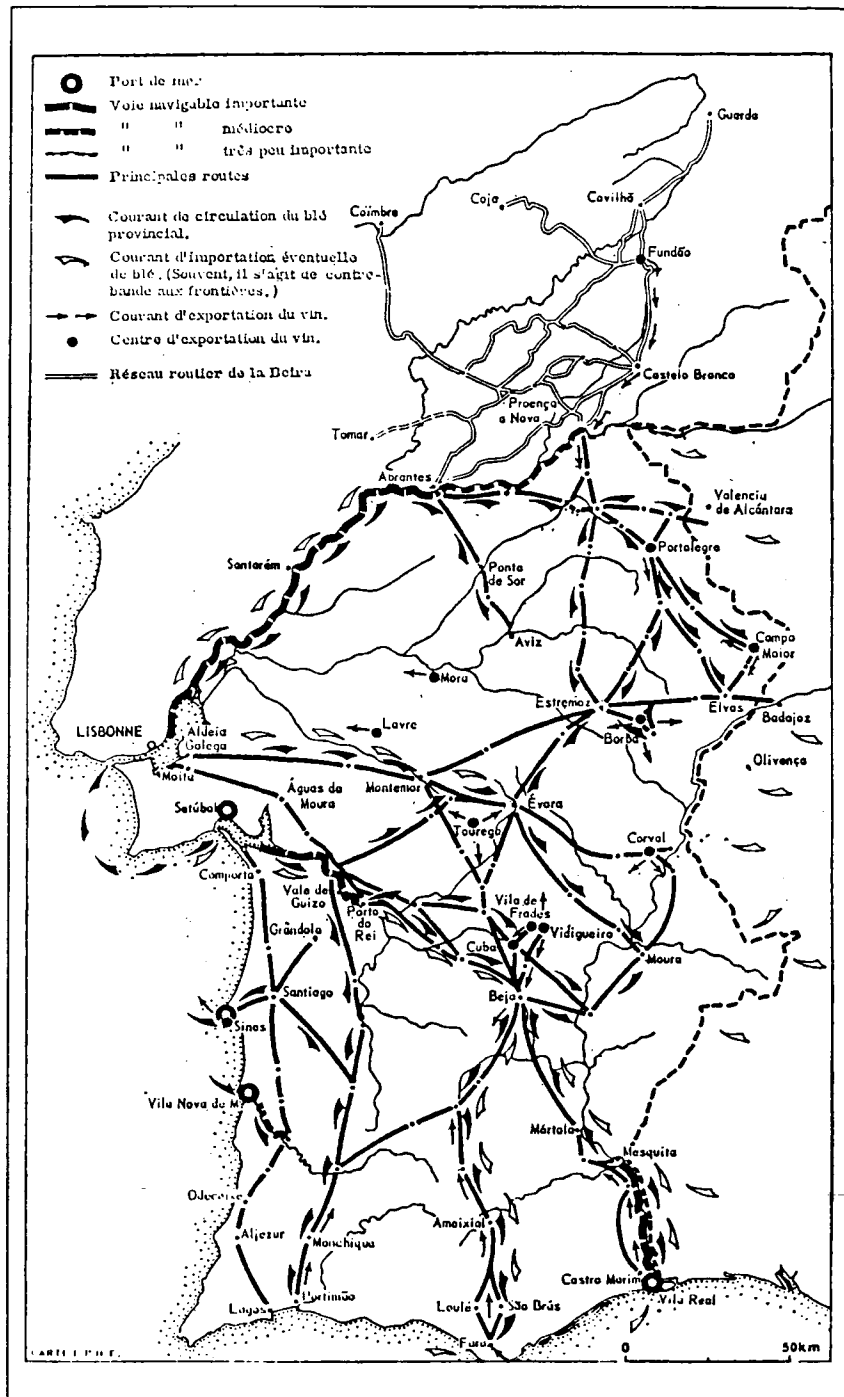
Distribuição do povoamento: fogos detectados por localidades

Fonte: Rui Santos, 1987-b, p. 40.

Fig. 31 - Vias de comunicação e correntes comerciais do Alentejo, século XVIII.

Fonte: A. Silbert, 1978, III, p. 1157.

sua pequena "corte" seguem os dois percursos alternativos, pelo rio e por terra.

"De Mértola até Alcoutim calcula-se uma distância de 5 léguas, por via fluvial, se for utilizada a maré baixa, enquanto o trajecto por terra se eleva a 6 léguas. Como Sua Alteza tinha especial empenho em conhecer as margens e as restantes características do Guadiana nesta zona, meteu-se em 2 barcos com a sua comitiva em Mértola, seguindo a bagagem numa terceira embarcação. Os cavalos e as mulas foram mandados por terra." [174] Encontramos muitas semelhanças entre esta narrativa e a já citada de Landmann talvez porque o objectivo das viagens se liga ao foro castrense e, sendo as observações de paisagens feitas com claros objectivos de reconhecimento militar [175]. "Alcoutim defende a navegação no Guadiana e protege a travessia para San Lucar, donde se pode atingir Sevilha e Cadiz. Ajuda igualmente a defender a parte oriental do Algarve e mantém as ligações com Mértola. Além disto, pouca ligação tem com o Alentejo. Os seus acessos são difíceis e diz-se que a via de comunicação com Castro Marim não é transitável para viaturas." [176] Apesar do seu aparato defensivo, menos operacional parece encontrar-se a praça de Castro Marim, em especial, no que toca à sua situação sobre o rio: "Castro Marim dispõe da vantagem de nenhum barco de guerra se lhe poder aproximar à distância de um tiro de canhão e por isso mesmo, também não pode contribuir directamente para o domínio do rio." [177] Finalmente o estuário é navegado por pequenas embarcações através dos esteiros que se estendem numa densa rede do lado espanhol, possibilitando o acesso ao porto de Ayamonte [178].

As informações dadas por Arthur Costigan na sua correspondência e por Link serão bastante mais lacónicas. As viagens são feitas da foz para o interior, de Castro Marim para Beja, via Mértola. A embarcação há que alugá-la e os cavalos seguem por terra no caso de Costigan: "[...] com a ajuda da maré, chegámos a Mértola, povoação outrora importante, [...] mas agora lugar tão pobre à primeira vista que montámos imediatamente a cavalo e

---

[174] E sobre a tripulação dos barcos: "O barco de Sua Alteza era conduzido por 6 remadores, além de um "patrão", ou capitão, e o chamado timoneiro." (*ibid.*, p. 126). A informação recolhida posteriormente sobre a estrada Mértola-Alcoutim não foi entusiasta: "[...] encontraram três riachos [Carreiras, Vascão e Cadaval] onde o caminho se tornava muito difícil, em consequência dos desfiladeiros, devendo ser, porém, nas elevações muito bom e firme." (*ibid.*, p. 128).

[175] Também os receios face aos autóctones são semelhantes "Quem empreender uma travessia destas, não se poderá ufanar de ter obtido a mais pequena informação certa desta gente, geralmente algarvios, devendo fazer-se acompanhar de um guia bem experiente; na verdade, os nossos barqueiros não sabiam nada sobre a região, mas respondiam sempre a tudo e tagarelavam continuamente." (*ibid.*, p. 126).

[176] *Ibid.*, p. 130. As particularidades observadas ao longo do percurso são cuidadosamente anotadas: "Depois, chegámos a uma ilha rochosa no meio do Guadiana, onde crescem muitos junquilhos silvestres, pelo que lhe chamam a 'Horta' del Rei". Ou sobre as características das vertentes: "De Alcoutim para baixo, as margens do Guadiana deixam de ser pedregosas." (*ibid.*, p. 127).

[177] *Ibid.*, p. 135.

[178] "[...] em frente do reduto sul existem, no lado de Espanha, onde a sudoeste se estende a bela cidade de Ayamonte, umas grandes ilhas com canais, por onde os navios, pelo menos os pequenos [...] podem alcançar Ayamonte sem terem necessidade de passar por Vila Real." (*ibid.*, p. 137).

continuámos a nossa viagem por uma estrada recentemente construída, quase sempre excelente, mas tão atravancada de silvas e plantas selvagens que tínhamos dificuldade em passar nalguns sítios." [179] A estrada Beja-Mértola, obra pombalina complementar da vila da foz, pelo seu estado, dá conta do insucesso da realização [180]. Se os comentários de Costigan à recentemente construída Vila Real não haviam sido entusiásticos muito menos o são quanto à vida e movimento em Mértola [181]. Mas o plano de conjunto à escala regional, que se preocupava com a ligação segura e rápida entre a capital e a nova vila (e vice versa), contribuiria para o desenvolvimento dos fluxos comerciais já existentes e, de entre eles, os relacionados com os cereais que, em muitos anos, desciam providencialmente o Guadiana[182]. Mais que o transporte de passsageiros estava em jogo o dos produtos: o trigo que desce e o peixe que sobe.

Com base no *Dicionário Geográfico* e através de A. Silbert, chegam-nos as informações de Serpa e de Mértola sobre a exportação dos cereais em meados de setecentos [183]. O quadro de Geografia económica é em tudo semelhante ao descrito para os séculos anteriores. Das terras férteis de Serpa eles seguiam por terra: parte em direcção aos portos do Sado, parte ao porto de Mértola e, daí, ao Algarve e à capital [184]. O informador de Mértola, confirmando o tráfego, especifica que as grandes embarcações que sobem o Guadiana (como são as "caravelas de Setúbal"), não ultrapassam o porto da Mesquita pela dificuldade de cruzar os vaus para montante [185]. Este local, frente ao futuro porto mineiro de Pomarão e à confluência com o Chança, era um ponto estratégico pelo existente limite natural imposto à navegação de maior tonelagem. À Mesquita chegavam e da Mesquita partiam importantes caminhos no conjunto da rede viária da área.

De Mértola descia, além do trigo, a cevada, o centeio e a aveia, em função da produção local e das necessidades próprias e alheias [186]. Mas, ao longo da margem

---

[179] A. Costigan, I, 1989, p. 80. Sobre as descrições de Portugal feitas por autores estrangeiros do século XVIII, ver Castelo Branco Chaves (1977).

[180] A ideia de complementaridade entre Vila Real e esta ligação é sublinhada por J. E. Horta Correia (I, 1984, p. 171). Dan Stanislawski comentara por seu turno: "Only in the latter half of the nineteenth century did it finally achieve the sucess that Pombal intended for it." (1963, p. 95).

[181] Link não é tão definitivo: "[...] on s'embarque ici sur la Guadiana pour Castro marin, ce qui donne un peu de vie à Mertola." (H. F. Link, 1803, p. 168).

[182] A. Silbert diz existirem armazens de cereais "nas margens" do Guadiana, no último quartel do século XVIII (1981, p. 16).

[183] A Casa de Bragança manterá em Mértola nos finais do século XVIII um celeiro municipal de depósito (cfr. M. I. Pestana, 1982, p. 31 e 46).

[184] A. Silbert, II, 1978, p. 539. A ligação de Lisboa aos portos do Sado foi também proposta e defendida por Ferrari Mordau, em 1782, no seu *Despertador da Agricultura de Portugal* (cfr. M. Amzalak, 1950, p. 138).

[185] Cfr. J. Marcadé, 1978, p. 135.

[186] Cfr. Rui Santos, 1987-a, p. 11. Ver também J. Borges de Macedo, 1982, p. 135. A. Carvalho da Costa descreve Mértola "[...] fortalecida com a cava, que faz o rio, e frequentada com seu comercio, defensavel pela natureza da terra, e fortificação da arte." (II, 1708, p. 508).

portuguesa, outros portos fluviais constituíam núcleos exportadores, onde convergiam os excedentes cerealíferos, com destaque especial para Alcoutim [187]. A prosperidade da vila acontece em grande parte, graças à navegação que acorre a recolher os cereais chegados do interior, das achadas que se estendem até Martim Longo [188]. Recordemos porém, que estes fornecimentos em cereal do Baixo Guadiana interior não eram permanentes nem seguros [189]. Os maus anos agrícolas revelavam-se frequentes e, em tais casos, havia que providenciar pelo abastecimento das próprias áreas de produção [190]. O estudo de Rui Santos sobre a crise de 1792, na área de Mértola, confirma o quanto eram débeis as estruturas espaciais e os circuitos de comércio de Antigo Regime. *O Socorro aos lavradores de Mértola em 1792* fez-se através dos cereais que chegaram pelo rio [191]. Mértola não é por excelência uma área produtora de trigo, bastará lembrar a qualidade da maioria dos solos do seu município. A vila e particularmente o seu porto fluvial são, contudo, um entreposto privilegiado. Mértola é o escoadouro, por isso se retém o trigo que chega se o ano é mau e se importa via Guadiana, se o ano é péssimo, como esse de 1792 [192].

A mercadoria que descia o Guadiana com maior regularidade e em grandes quantidades (embora escassamente referenciada nas fontes) era o carvão. Notícia da sua produção e da sua exportação há muito que a tínhamos, especialmente através da luta que os carvoeiros mantinham com os agricultores pela posse dos mesmos espaços: as terras pobres das serras de Serpa e de Mértola. A. Silbert citando o inquérito levado a efeito por Gervásio de Almeida Pais, em 1788, traça o quadro dessa cadeia de produção, que vai da queima clandestina dos matos (e mesmo feita através da violência), ao transporte do carvão para Mértola, onde os intermediários se encarregam do seu embarque e escoamento pelo Guadiana, com destinos tão distantes como Cadiz e Gibraltar, onde os ingleses compravam o produto por bom preço [193].

---

[187] Sobre o Guadiana e a sua navegação em Alcoutim diz o P.e Luiz Cardoso: "O rio Guadiana lava toda esta Freguesia de Norte a Sul, e além de a fazer mimosa, e regalada de peixe, a faz também rica pelas embarcações, que para este porto navegão." (I, 1747, p. 191).

[188] Aí e em Alcoutim, o Cabido da Sé de Faro possuía celeiros e, como comenta Romero Magalhães "[...] os cónegos nunca se enganam nessas escolhas." Os cereais, que constituíam a cobrança da dízima, desciam em barco a Faro, cada ano (J. Romero Magalhães, 1988-a, p. 126).

[189] Às contingências naturais somavam-se as do fisco, a condicionar a circulação dos cereais. Em 1773, é publicado um alvará régio a respeito da exportação desses produtos ao longo do Guadiana para Lisboa, suprimindo o pagamento de direitos (A. Silbert, II, 1978, p. 540). Sobre os fluxos cerealíferos que se dirigem à capital e que caracterizam a "agricultura comercializada no Alentejo" ver David Justino, 1981, p. 30.

[190] Em 1759, o convento de Santo Agostinho de Tavira é obrigado a vender em Mértola, o trigo aí chegado das suas terras de Serpa, face à ordem régia que proibe a saída de Mértola "nem pro terra, nem pello Guadiana" (J. Romero Magalhães, 1988-a, p. 276).

[191] Em documento de Maio desse ano, António Roiz Renda dispendeu 35.695 réis "[...] com o desembarque e fretes de acarreto para o selleiro desta villa [de Mértola] com cento e cicoenta moios de trigo vindos do terreiro de Lisboa." (Rui Santos, 1987-b, p. 86).

[192] Tal terá sido a situação durante a ocupação francesa quando cereais adquiridos no Norte de África entram em Portugal via Cadiz e o Guadiana (cfr. A. Silbert, 1981, p. 68).

[193] A. Silbert, II, 1978, p. 464. Um espaço com organização semelhante à do Guadiana setecentista embora com uma dimensão mais reduzida

Porém, não era Mértola o único porto exportador, nem as serras de Serpa e de Mértola as únicas áreas afectadas [194]. Na narrativa de viagem do Príncipe de Waldeck, encontramos várias referências que ilustram a importância do comércio. A jusante dos vaus e passada a confluência da Ribeira de Carreiras "[...] vimos alguns locais na margem esquerda, onde os habitantes fazem carvão com as raízes das árvores abatidas; à direita havia umas casas designadas por Pena de Agueira, cujos moradores se devem dedicar ao transporte do carvão." E, depois de passada a ilha chamada Horta del Rei: "Decorrida cerca de uma hora aparece [...] à esquerda também um pequeno campo cultivado e umas cabanas e casas com pilhas de carvão." [195] Na luta entre carvoeiros e agricultores ganhavam naturalmente os primeiros, perante a procura e o poder dos mercados.

O mel também se exportava, como se exportavam outros produtos agrícolas além dos cereais [196]. Sobre o comércio de mel temos informação para 1775: um barqueiro de Tavira transporta nessa data, de Mértola para aquela cidade, 6 alqueires de mel, trigo e legumes [197]. Trata-se naturalmente de legumes secos (não perecíveis), que num outro documento datado do ano anterior se discriminam: grão de bico e favas, 6 moios e 17 alqueires e meio do primeiro e 4 moios e 25 alqueires do segundo, destinados aos mercados de Lisboa [198]. As áreas de produção localizavam-se certamente nas estreitas mas férteis várzeas junto ao rio, na margem direita, localizadas entre o vau da Vaqueira e a confluência com a Ribeira de Carreiras. Em bons anos agrícolas, estes micro-espaços produzem com facilidade excedentes que logo se exportam.

Mas vejamos as "importações", ou melhor, o tráfego que sobe o rio nesta centúria de Setecentos, dedicando especial atenção à margem espanhola, até agora tão pouco referenciada. A nossa base é a obra de Francisco Núñez Roldán, sobre a província de Huelva

---

é o do Mira que A. Quaresma estuda exemplarmente. Com base no *Dicionário Geográfico* de 1758 refere que além dos barcos do Algarve "[...] as embarcações que frequentam o navego da dita barra [do Mira] são iates de Lisboa e Setubal, barcos cacilheiros de Lisboa e Setubal e algumas barcas da Moita e Aldegalega; os quais ordinariamente vem sem carga de seus portos a buscar cargas de trigo à vila de Odemira, e lenha e carvão que há muitos anos se fabrica pelos distritos desta vila, sua freguesia e pela da de Odemira e seus distritos [...] todas as sobreditas embarcações, que mais frequentam costumam entrar para o dito rio desta vila [Milfontes], e alguns barquinhos da Terceira, Cascais e Peniche a carregar cortiça ou boias para as pescarias logo que vencem a dita barra acham no rio mais fundura." (1986, p. 85). O abastecimento de Lisboa em lenha de áreas tão afastadas só prova o quanto a capital havia consumido já os abastecimentos mais próximos. Segundo as respostas paroquiais de 1758, na margem sul do Tejo, a Amora tem "[...] oito barcos de mato, que traficam em lenhas para Lisboa e não pode ter mais: porque estes poucos têm extintas todas as lenhas e matos destes contornos." (cit. A. Nabais, 1984, p. 24).

[194] "La chameca recouvre la majeure partie de la région; mais, nous pouvons constater, dès le XVIII siècle, qu'elle recule. Le manteau est en apparence intact, mais, dans la réalité, percé de brûlures et zébré de déchirures." (J. Marcadé, 1971, p. 126).

[195] L. Costa Guedes, 1992, p. 127.

[196] Nos meados da centúria, os párocos de Mértola e de Messejana "[...] placent le miel parmi les resources de leur paroisse, immédiatement après les céréales." (J. Marcadé, 1971, p. 125).

[197] Rui Santos, 1987-a, p. 26.

[198] *Ibid.*, p. 11.

no século XVIII. O papel do Guadiana na organização desse espaço de Antigo Regime fica claro nas palavras iniciais do autor: "El rio, en efecto, no ha influido en las formas de vida, en el desarrollo y las actividades productivas de este lado de la frontera, muy al contrario de lo que sucede y sucedió en el país vecino donde jugó un papel determinante en la configuración, en el poblamiento y en la economía de los pueblos lusitanos volcados hacia el." [199] O tráfego fluvial no Baixo Guadiana espanhol resumia-se afinal à ligação Ayamonte - Sanlúcar de Guadiana, única povoação importante ao longo da margem esquerda [200]. "Como datos significativos de la débil circulación fluvial por el Guadiana baste añadir que la villa ribereña de Sanlúcar sólo contava en 1752 con un barquero que hacía su trabajo entre las orillas y con seis barcos de porte muy reducido (entre 15 y 120 quintales) para conducir leña y aperos de labranza." [201] O tráfego compunha-se assim, entre outros produtos, da lenha recolectada do interior, que descia a abastecer o mercado de Ayamonte, as alfaias agrícolas produzidas nos centros do litoral que subiam com algum cereal (se necessário), as frutas, o vinho e o peixe.

Assim ocorria do lado português, em maior escala, porque maior era a área interior dependente do rio, que deste modo sobrevivia, graças ao litoral. Ao longo de todo o século temos notícia desse fluxo que sobe o rio e que tem como pontos emissores os diversos portos marítimos algarvios mais próximos da foz do Guadiana: Castro Marim, Monte Gordo, Cacela, Tavira, mas também Olhão e Faro. Quanto ao transportado: "Nenhuma novidade. Peixe e mais peixe, com alguns outros produtos em muito menores quantidades." [202] O peixe é maioritariamente salgado mas também fresco - sardinha, pescada, atum, pargo, corvina, dourada - sobe e desembarca nos portos fluviais de Alcoutim, nos Montes do Rio mas, especialmente, em Mértola. De cada um desses pontos difundir-se-á pelos caminhos que partem para o interior, como continuará a acontecer por quase um século [203]. Os núcleos pesqueiros mais distantes - Faro e Olhão -, que pelos finais dos anos de 1730 haviam contribuído largamente para este abastecimento são progressivamente substituídos por Monte Gordo, nos finais da década de 50, povoação controlada por Castro Marim [204].

---

[199] F. Núñez Roldán, 1987, p. 28. E mais adiante, citando Sanchez Lora: "[...] el Guadiana durante el Antiguo Régimen apenas se utilizó como lazo de comunicación entre Ayamonte y los pueblos españoles fronterizos." (*ibid.*, p. 410).

[200] As pricipais actividades económicas do município continuavam a ser, como em tempos medievais, as agropecuárias: "En la historia de la economia sanluqueña tiene un papel preponderante la ganadería, sobre todo ovina, caprina y porcina, concentrada casi toda ella, durante el Antiguo Régimen, en manos del duque, señor de las tierras. La agricultura, por otro lado, siempre desempeñó un papel de subsistencia y autoconsumo familiar." (Carmen Pereo, 1992, p. 491).

[201] F. Núñez Roldán, 1987, p. 410.

[202] J. Romero Magalhães, 1988-a, p. 273.

[203] *Ibid.*, p. 124. A partir dos impostos cobrados em Mértola e no Espírito Santo sobre a pesca fluvial, sabemos que essa actividade não deixava de ser importante (apesar de sazonal) em alguns troços do rio (J. Marcadé, 1971, p. 159).

[204] J. Romero Magalhães, 1988-a, p. 274.

Desta vila subia o rio outro precioso e indispensável produto, o sal, que surge invariavelmente nos registos [205]. Nestes se anotam também como mercadorias saídas para Mértola por via fluvial, o azeite de peixe (para iluminação), a alfarroba e o centeio (para forragens), o azeite, "toda a sorte de frutas" e os frutos secos, em especial, o figo [206]. A. Silbert põe a hipótese da importação também de vinho, recordando o foral de 1254 e a existência de vinha, atestada pelos testemunhos dos viajantes setecentistas, da Penha de Águia a Ayamonte [207]. O tráfego, porém, não devia passar de pequenas quantidades.

A organização espacial setecentista em torno do Guadiana navegável, torna-se mais clara e fácil de reconstruir, graças à maior quantidade de informação existente sobre os fluxos e o tráfego de viajantes e mercadorias. A dissimetria entre as margens é um dado adquirido, após dezenas de anos de instabilidade e insegurança ao longo da fronteira. Do lado espanhol "[...] obstaculizados sus relaciones con el reino portugués y en todo caso muy débiles, Huelva, abandonada a su suerte, arrinconada, se volcó hacia el oriente o el mar, a Sevilla y Cádiz, sus únicas y obligadas salidas en aquel momento." [208] Como Huelva entenda-se toda a província cujo único ponto de ligação importante a Portugal era Ayamonte, a cidade da foz do Guadiana.

Porém, desde meados do século, as relações inter-regionais restabelecem-se e a prova está na revitalização da rede viária e em especial da estrada Sevilha-Lisboa pelo Andevalo. Entre os meados de Quinhentos e o primeiro quartel do século XVIII tínhamos testemunhos de que a via mais utilizada era a mais próxima da costa por Trigeros, Alosno e Puebla de Guzmán (Fig. 32 e 33); desde a segunda metade de Setecentos a meados da centúria seguinte o trajecto faz-se por Valverde del Camino, Calañas e Cabezas Rubias. A explicação passará pela progressiva decadência dos núcleos costeiros (numa primeira fase), a que se sucedem os conflitos militares entre Portugal e Espanha [209]. Os mapas elaborados com base nas informações de José Matias Escrivano (1760) e de M. Brion (1774) mostram claramente a alteração dos percursos mais frequentados (Fig. 34 e 35). A outra "prova

[205] A importância da navegação fluvial nos circuitos de distribuição do sal a grande distância foi estudada por David Ringrose, para o Guadalquivir da segunda metade do século XVIII. Era a partir do porto de Sevilha que o sal da costa andaluza atingia as localidades do Norte da Estremadura (1972, mapa 7).

[206] J. Romero Magalhães, 1988-a, p. 268 e 273.

[207] A. Silbert, II,1978, p. 581.

[208] F. Núñez Roldán, 1987, p. 28.

[209] "Resumée et simplifiée à l'excès, l'évolution économique est celle d'un grand départ prometteur au XVI^e siècle, dramatiquement frustré au XVII^e siècle au cours duquel certains indices d'activité retombent plus bas qu'avant l'enval, et d'un lent et hésitant redémarrage au XVIII^e siècle, qui ne débouche que sur une décevante stagnation au XIX^e." (P. Ponsot, 1976, p. 1195).

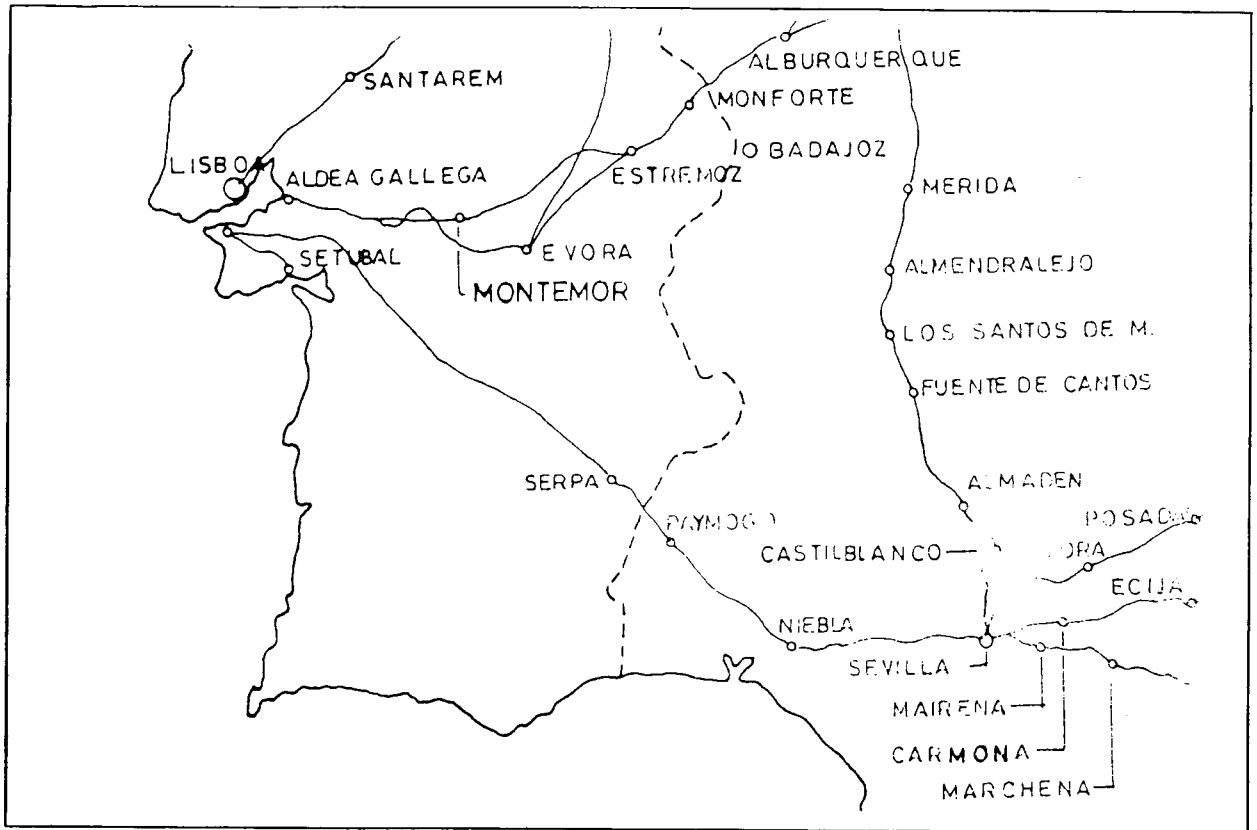
Fig. 32 - Rede viária do Sudoeste da Península Ibérica segundo o *Repertório* de Pero Juan Villuga, de 1546.

Fonte: Santos Madrazo, 1984, I, p. 40.

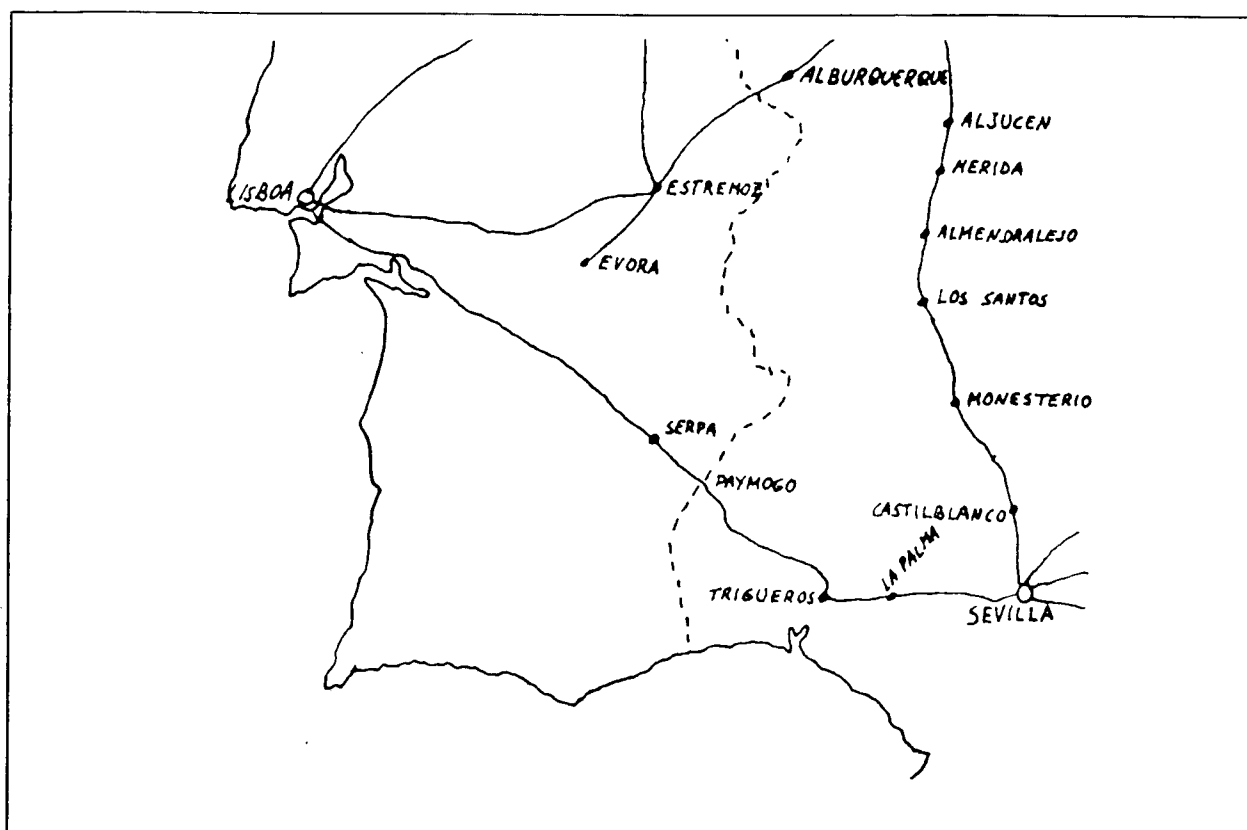
Fig. 33 - Rede viária do Sudoeste da Península Ibérica segundo o *Guia* de Pedro Ponton, de 1705.

Fonte: Santos Madrazo, 1984, I, p. 46.

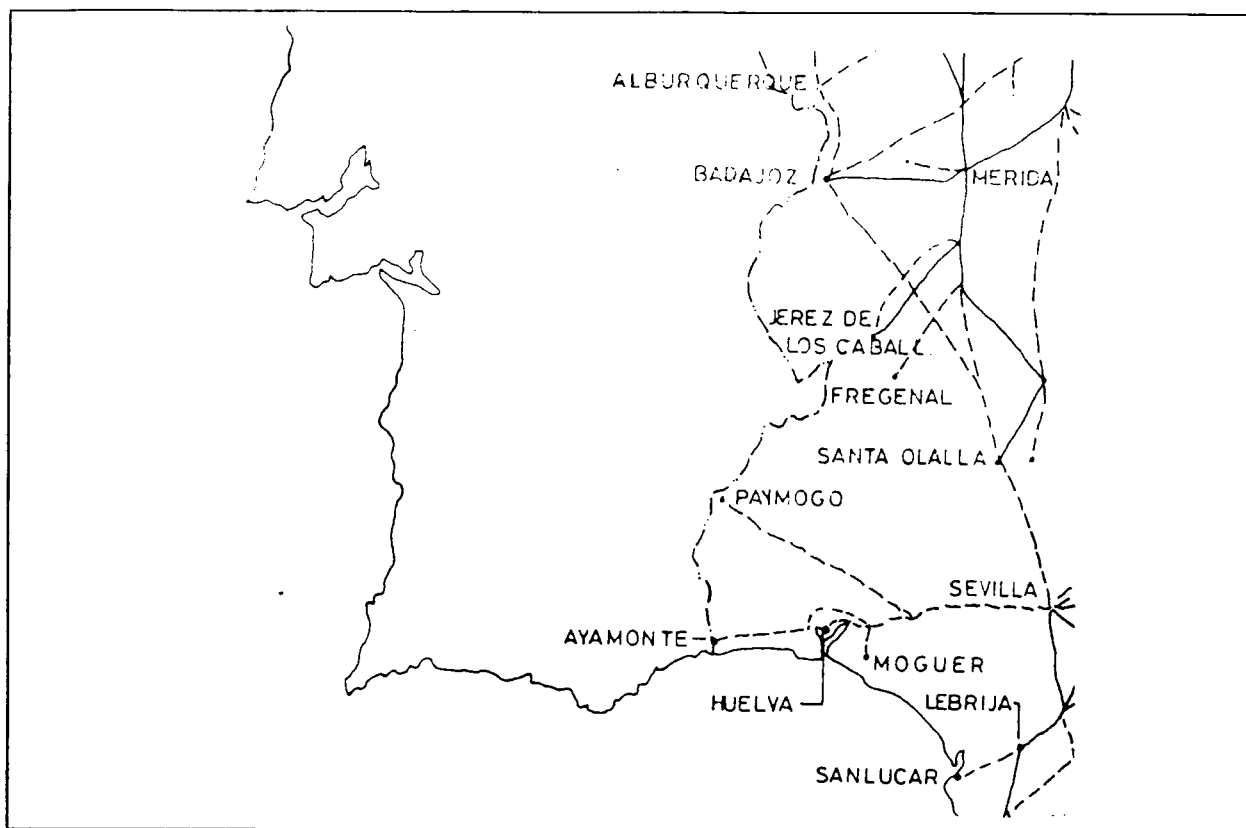
Fig. 34 - Rede viária do Sudoeste da Península Ibérica segundo José Matias Escrivano, 1760.

Fonte: Santos Madrazo, 1984, I, p. 136.

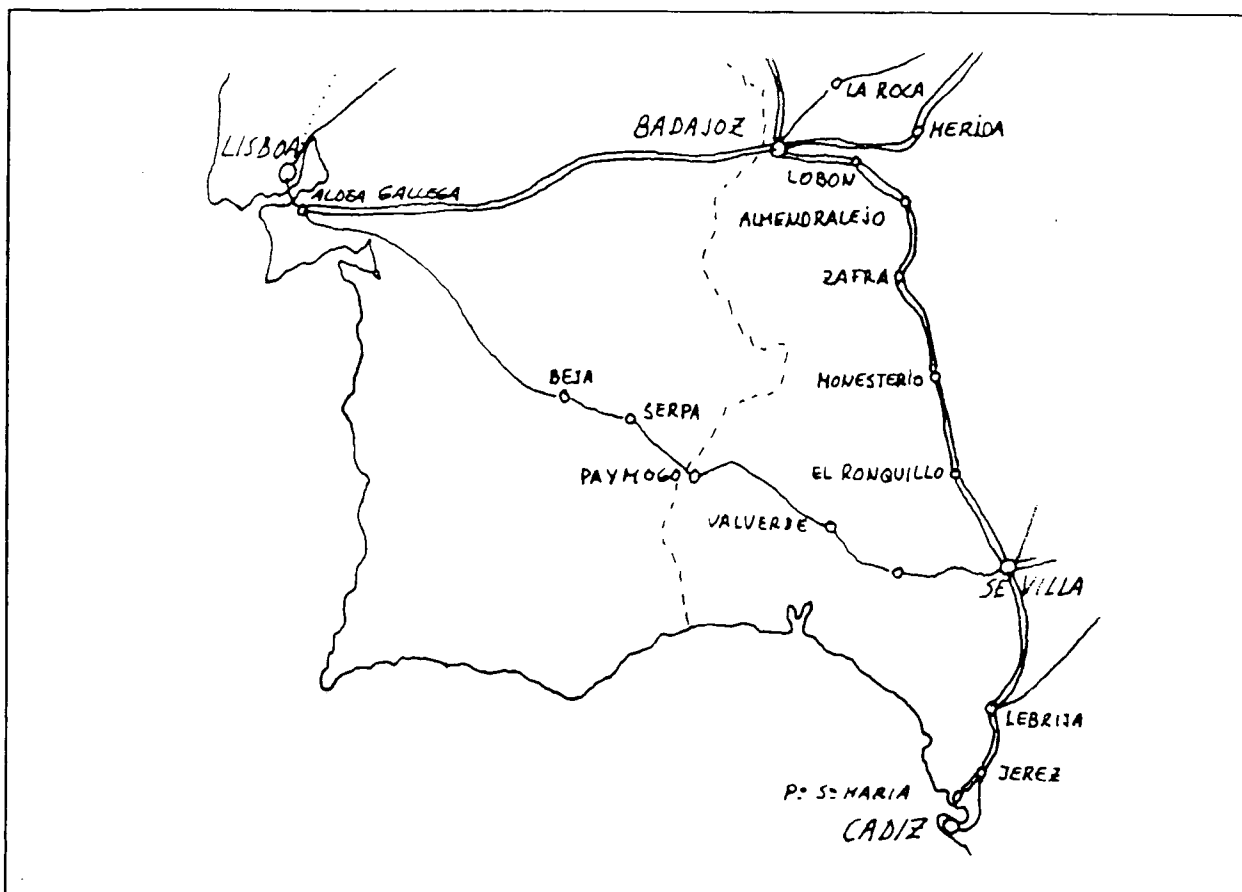
Fig. 35 - Rede viária e de correios no Sudoeste da Península Ibérica em 1774, segundo M. Brion.

Fonte: Santos Madrazo, 1984, I, p. 138.

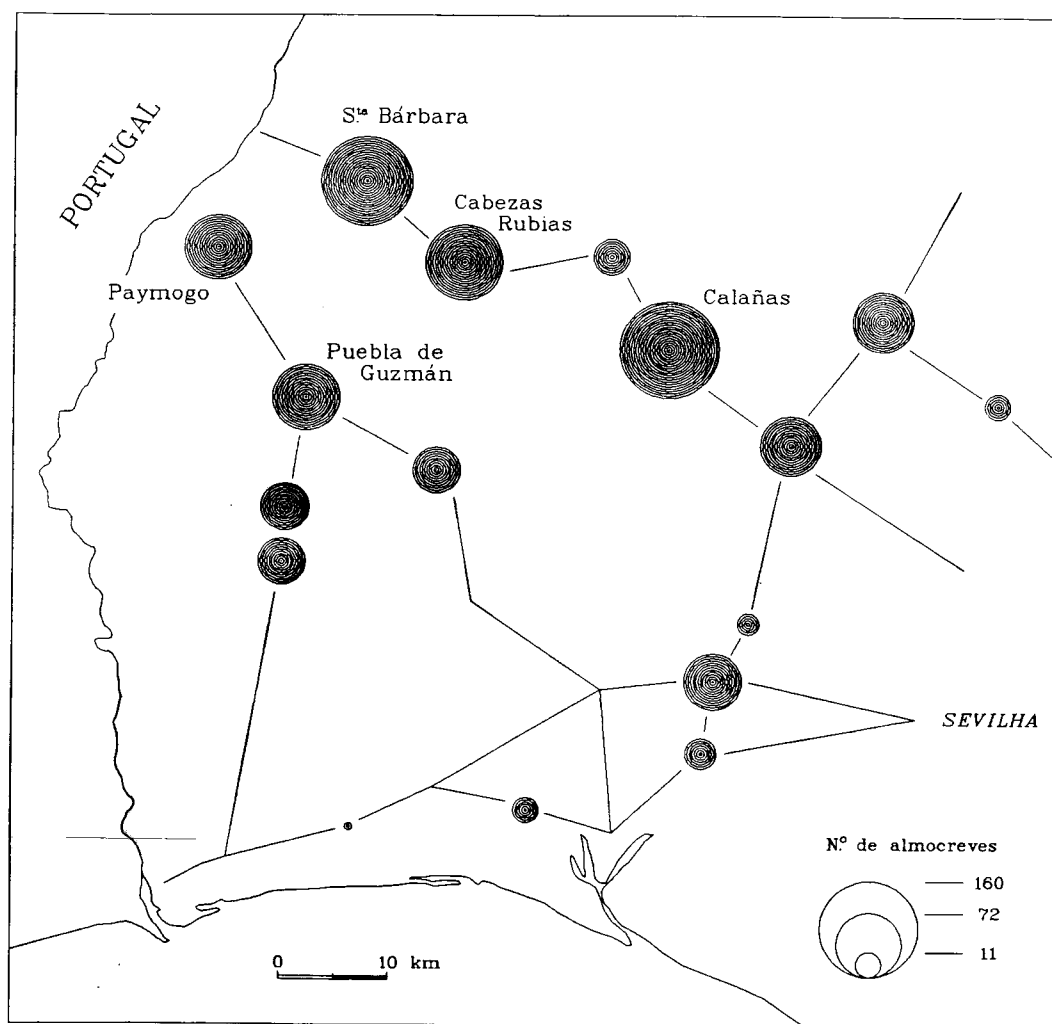
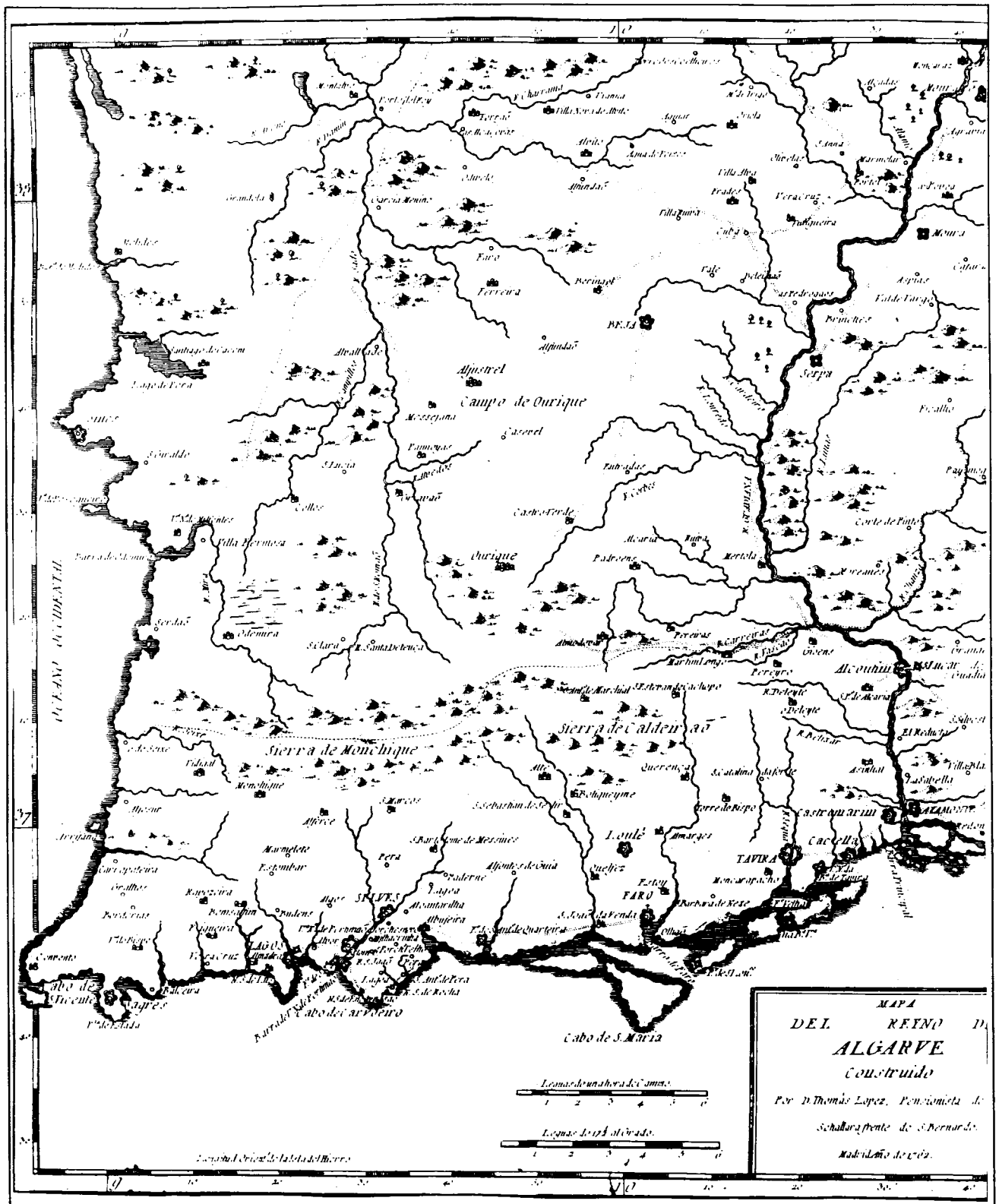
Fig. 36 – Distribuição de almocreves no Sudoeste do Reino de Sevilha em 1752, segundo o Censo do Marquês de la Ensenada.

Fonte: F. Núñez Roldán, 1987, p. 456–458.

Fig. 37 - "Mapa del Reyno del Algarve"
de Thomás Lopez (1762).

cartográfica" construimo-la a partir de dados divulgados por Núñez Roldán sobre os "arrieros" existentes nos diversos *pueblos* em 1752 (Fig. 36). A sua distribuição geográfica mostra a importância então concedida à alternativa mais a Norte, quando a centralização de poder (mas também de "concentração económica") ocorre nos grandes centros regionais em detrimento dos pequenos núcleos rurais. Ao longo da via em direcção a Lisboa, os "arrieros" concentram-se: 60 em Valverde del Camino, 160 em Calañas, 22 em El Cerro, 97 em Cabezas Rubias, 136 em Santa Barbara. Os grandes "ausentes" do mapa são os centros do litoral mas aí encontramos (ainda que em muito menores proporções) profissões mais específicas para o transporte de pessoas e de mercadorias: 5 "arrieros e cosarios" em Ayamonte, 57 em Huelva e 32 em San Juan del Puerto entre "recoveros, charangueros, carreteros, arrieros cosarios" e 25 "carreteros e cosarios" em Moguer [210]. Link na sua viagem pelo Sul de Portugal encontra-os repetidamente: "Nous trouvâmes dans ce voyage tous les chemins de l'Alentejo couverts de mulets d'Espagne, qui allaient en foule chercher à Lisbonne du sucre et d'autres denrées coloniales." [211]

Do lado português tudo se organiza "colonialmente" em função das cidades do litoral, primeiro da costa algarvia, depois da costa andaluza. Como exemplos recordaríamos as propriedades que instituições religiosas de Tavira e de Faro possuiam no interior (Martim Longo, Alcoutim, Serpa), fornecedoras de produtos agrícolas (em especial trigo); ou a estrutura espacial da rede de produção e exportação do carvão que atinge os portos de Cadiz e de Gibraltar. Este papel do Baixo Guadiana como faixa periférica eminentemente abastecedora de grandes centros há que recordá-lo a uma mais ampla escala, no conjunto de todo o Sul, dependente da capital. Bastará lembrar o plano pombalino da ligação por terra, entre a nova Vila Real de Santo António e Lisboa, do qual a estrada entre a foz do Guadiana e Mértola não passou de projecto [212].

Os fluxos ascendentes têm espacialmente um muito menor alcance: a irradiação a partir dos portos fluviais mercê do reduzido volume das mercadorias transportadas e dos fracos meios de transporte não vai longe nem muda o mundo (Fig. 37). Afirma A. Balbi no seu *Essai:* "Le manque de route, de canaux et de fleuves navigables, de chariots, de gros

---

[210] F. Núñez Roldán, 1987, p. 456-458. Segundo P. Ponsot os principais produtos transportados eram: o sal, o carvão vegetal, o vinho e o azeite (1976, p. 1200). Sobre as diversas profissões ligadas aos transportes (sua organização, tipos de serviços, etc), ver David Ringrose, 1972, p. 80-92. Directamente sobre o "cosario" afirma este autor: "Cuando se describen las actividades de un *trajinero* o *trajinante* se le muestra como quien transporta mercancías sobre las que no posee derecho alguno. [...] La mayor parte de los campesinos-carreteros estacionales y casuales también caen dentro de esta última categoría, aunque se les aplicara nombres muy pintorescos [...] Los términos de *cosario* y *conductor* eran variantes regionales en la terminología característica de Andalucía." (*ibid.*, p. 85).

[211] Link, II, 1803, p. 160.

[212] J. Romero Magalhães, 1988-a, p. 266.

bétail et d'autres moyens propres à faciliter la circulation des produits du sol et de l'industrie, rend presque nul le commerce intérieur du Portugal, qui, sans ces obstacles, pourrait être de la plus grande importance, par la richesse de son sol et la variété de ses produits." [213] No caso do Guadiana: a variedade dos produtos em circulação é mínima, os solos são de uma pobreza extrema, a indústria é inexistente, mas estamos perante uma das poucas e seguras vias navegáveis. Que acontece então?

2.4 - A primeira metade do século XIX

Os projectos de melhoria da navegação no rio Guadiana datam da primeira metade do século XIX, um pouco mais tardios que os processos referentes aos outros rios portugueses. A dimensão dos navios e a intensidade do tráfego face às condições naturais existentes não colocava problemas comparáveis aos dos rios do Minho, ao Vouga ou ao Mondego [214]. Os planos efectuados à escala peninsular, que incluem o Douro e, especialmente, o Tejo, estendem-se também ao grande mas pouco caudaloso rio do Sul, o Guadiana. A. Teodoro de Matos referencia um perdido projecto de Guilherme Valeré sobre a abertura de um canal entre o Tejo e o Guadiana noticiado pelo *Jornal de Coimbra*, em 1814, e um outro, datando de 1835, em que se propõe a ligação entre os rios Tejo, Guadiana e Sado com base em canais e já no caminho de ferro [215]. Esta ideia então abandonada será retomada em 1898 por José Maria Pereira Lima, ao apresentar às Cortes o *Projecto de lei de fomento hydraulico-agricola (Canal do Tejo ao Guadiana e Sado)*. Porém, o maior plano de navegação do Guadiana, quer pela escala a que é concebido, quer pelos objectivos que propõe é o apresentado por Francisco Coello, em 1855, e incluído no *Proyecto de las lineas generales de navegación y de ferro-carriles en la Península Española.*

---

[213] A. Balbi, I, 1822, p. 411.

[214] Cfr. *v. g.* para o Cávado, F. Castelo-Branco (1979) e M. Penteado Neiva (1984). A edição de A. Lucio Vidal, da *Memória* do Dr. Joaquim Baptista (médico de Lafões), *Reflexões sobre a navegação do rio Vouga* (1829), é um exemplo do interesse no conhecimento e divulgação de fontes sobre o tema, respeitantes ao período liberal (J. Baptista, 1989). Os estudos setecentistas sobre a hidrologia, a hidráulica e a navegabilidade dos rios portugueses apresentam duas características fundamentais: a componente teórica e metodológica e a cartográfica. Sobre a primeira refere A. de Carvalho Quintela, a propósito do Mondego: "Com alguma ligação com o Mondego foram publicados, praticamente no último quartel do século XVIII, os primeiros tratados de hidráulica em português." (1986, p. 1038). Quanto à cartografia, bastaria referir o importante núcleo temático existente na Biblioteca Pública Municipal do Porto (BMP) do qual referiríamos os mapas de Custódio Vilas Boas para o Cávado (1800), de José Monteiro Salazar para o Douro (1784), de Isidoro Paulo Pereira e Manoel de Souza Ramos para a Ria de Aveiro (1791) e de Luiz Gomes de Carvalho para o Mondego (1795) (cfr. *A Pintura do Mundo...*, 1992, p. 40-50).

[215] A. Teodoro de Matos, I, 1980, p. 300. Em 1845, M. Bermudez de Castro publica um compilação dos diversos projectos para a navegação no Tejo. No que respeita aos aspectos jurídicos e diplomáticos do problema, durante a governação de Costa Cabral procura-se informação no estrangeiro com vista à sua possível aplicação em Portugal (*ibid.* p. 257).

"[...] creemos que la navegación debe limitarse al trayecto, que media desde Badajoz á su desembocadura en el mar, y en el cual la mayor cantidad de aguas la hace completamente realizable [...] En el dia el río se navega con gran facilidad en toda la parte desde Ayamonte á San-Lúcar de Guadiana [...] y aun suben algunos barcos cómodamente hasta Mertola, otros 28 kilometros mas arriba. En todo el resto del río el mayor obstáculo para la navegación es el Salto del Lobo, estrecha garganta, en que el río se precipita cerca de Serpa, siendo lo demás somamente fácil de arreglar [...] nosotros contaremos otros 3 millones para mejorar su navegación en la parte de la provincia de Huelva y para arreglar la barra que hay á su desembocadura en el mar. A primera vista se conocen las grandes ventajas, que esta navegación podria proporcionar à España, facilitando una recta y economica comunicación para estraer los productos de una considerable parte de Estremadura; comunicación que estando ligada á la red general de ferro-carriles, y con varios ramales á la navegación de otros ríos, llevaria sus beneficios á larga distancia [...]" [216]

F. Coello conhece os problemas físicos que se opõem à navegação comercial do rio - o fraco caudal, o Pulo do Lobo, a barra -, mas não os reconhece (ou não quer reconhecer) nas suas reais proporções. A vastidão do seu plano que se estende a toda a Península e em que joga a complementaridade de meios de transporte - rios navegáveis, canais e caminho de ferro -, faz com que tudo se apresente mais simples em função do objectivo económico: a circulação dos produtos entre as várias regiões peninsulares. Concretamente para a área do Baixo Guadiana já navegado, F. Coello propõe o seu cruzamento com o extenso ramal ferroviário desde as margens do Sado a Huelva, via Beja e Mértola: "[...] es tambien muy posible el llegar por alguno de sus afluentes [del Sado] hasta Beja, que se halla en la divisoria de aguas entre dicho rio y el Guadiana, y á la altura de 292 metros sobre el mar. El descenso à este ultimo rio, puede efectuarse tambien facilmente llegando á el cerca de Mertola, y continuando por sus orillas hasta la union con el Chanza, donde termina el territorio portugués. En España debe continuar luego proximo al mismo rio hasta San Lúcar de Guadiana, y abandonarlo despues para seguir à San Silvestre de Guzman y por el N. de Lepe, tocando en Cartaya y Aljaraque, hasta llegar à Huelva."[217]

A procura de alternativas para a melhoria da navegabilidade do Guadiana coloca-se desde que o homem se encontra com capacidade técnica para ultrapassar os condicionalismos existentes e, também, desde que a organização e a economia dos estados é pensada em conjunto, a mais amplas escalas. Numa das suas atentas reflexões, o futuro rei D. Pedro V ao percorrer o Garona, em 1855, escreve a propósito da hidraúlica fluvial: "[...] as vantagens resultantes das lutas não absolutamente necessárias com as causas naturais, não compensam os sacrifícios. Não se conclua daí que todo e qualquer cuidado pela navegação dos rios é um

[216] F. Coello, 1855, p. 82. Sobre a discussão que acontece no Norte da Europa (desde muito cedo) e sobre a importância e a concorrência dos diversos tipos de transporte, ver *v. g.* F. Thomassin, 1836.
[217] F. Coello, 1855, p. 412.

trabalho inútil e perdido [...] quem é pobre primeiro deve curar das vias de comunicação de terra do que do melhoramento de rios sempre dispendioso quando não inútil." [218] D. Pedro V visitará a Mina de S. Domingos cinco anos depois e cumprir-se-á o seu veredicto: serão os estrangeiros a desassorear o Guadiana.

No caso deste rio-fronteira dois problemas se procuram resolver muitas vezes complementarmente: o da melhoria da navegabilidade no troço entre Mértola e a foz, e o da navegabilidade para montante de Mértola [219]. Mas os progressos técnicos dizem também respeito aos próprios meios de transporte. Progressiva mas rapidamente, desde os finais do século XVIII, a navegação marítima (e por força a fluvial), à semelhança do que acontece com os transportes terrestres, sofre uma profunda transformação, quer na navegação à vela, quer na navegação a vapor.

Para o Guadiana é Charles Bonnet, em 1850, o primeiro apologista da criação de uma carreira de vapores no rio, tendo em vista a ligação do Alentejo oriental ao Algarve e, consequentemente, o desenvolvimento de toda a área: "Pour mettre l'Algarve en rapport avec la partie Est de l'Alentejo, il existe une voie toute naturelle et excellente, c'est la navigation sur la Guadiana [...] il serait bon d'y établir des petits bateaux à vapeur qui viendraient stationner devant Villa Real, et seraient ainsi en communication, avec la navigation maritime à vapeur." [220] Lembrando a data destas afirmações e, sobretudo, a correspondente realidade portuguesa poderemos aperceber-nos do quanto nos separa dos processos iniciados um século antes em Inglaterra e em França [221]. E assim, entre nós, embora o vapor não esteja difundido, a importância da sua introdução na marinha de guerra, de comércio e fluvial é já defendida e ensinada. Mattos Corrêa no seu manual *Descripção das maquinas a vapor e sua applicação à navegação para uso dos alumnos da marinha* (1842), fala explicitamente das vantagens desse tipo de navegação nos cursos de água navegáveis, por confronto com a navegação em canais: "Não era em os canaes, onde a navegação é extremamente facil e economica, que os barcos a vapor podiam ser empregados com vantagem, e algumas emprezas modernas neste sentido, arruinando os empreendedores, tem mostrado pela pratica, e que facil se aclara pelo simples pensar: os rios em que é preciso

---

[218] D. Pedro V, 1970, p. 72-73. Sobre a evolução histórica na navegação fluvial no Garona, ver Pierre Vital, 1984. A França possuía em 1837: 8.966 km de rios navegáveis e 3.699 km de canais (H. Clout, 1977, p. 465).

[219] No mapa sobre o *Sistema geral das Communicações do Reyno* (1854) indicam-se alguns melhoramentos no rio Guadiana, entre Alcoutim e Mértola.

[220] Ch. Bonnet, 1850, p. 123. Bonnet faz-se eco do que acontece em França há perto de um quarto de século, onde os principais rios são percorridos por verdadeiras frotas de embarcações a vapor. Os anos 50 são já os da concorrência da navegação fluvial com o caminho de ferro (cfr. F. Beaudouin, 1979, p. 43).

[221] Ch. Hadfield, 1968 e 1979; L. Rolt, 1969 e B. Lepetit, 1984.

navegar a remos ou à vela, e também o alto mar, são o verdadeiro campo da navegação a vapor." [222]

Em Portugal, como em Espanha, as primeiras tentativas de introdução da navegação a vapor nos rios navegáveis não parecem ocorrer muito mais tarde do que em alguns dos principais rios europeus [223]. O problema revela-se porém na continuidade dessas experiências: só muitos anos depois a regularidade das carreiras acontece. Nos grandes rios vizinhos do Guadiana a circulação a vapor era uma realidade. No Guadalquivir, o *Real Fernando* construído em Cadiz pela "Compañia del Guadalquivir" inaugurou em 1817 as ligações entre aquele porto e o de Sevilha, a primeira carreira de navegação fluvial em Espanha [224]. Em 1842, uma outra empresa, em competição com aquela, comprou em Londres o Vapor *Rapido* para a mesma ligação [225].

Em Portugal e pela primeira vez, desde 1821, que a navegação a vapor acontecia no Tejo e nas ligações entre Lisboa e o Porto [226]. Em 1855, o trajecto entre Lisboa e os portos do Algarve por navios a vapor era assegurado pela *Companhia Lloyd Lusitano,* embora durante os anos 40 várias tentativas tivessem sido feitas para estabelecer a carreira [227]. No caso do Sado, segundo A. Teodoro de Matos, as primeiras tentativas para implantar o novo sistema datam de finais da década de 1830 [228] mas as carreiras regulares só se iniciam pela segunda metade dos anos 60 [229]. Ainda que com circuitos terrestres alternativos entre os grandes centros do litoral e do interior, a navegação do Sado polarizava uma vasta área [230].

---

222 J. Mattos Corrêa, 1842, p. 9. Sobre a bibliografia publicada nas décadas de 50 e 60 a propósito das diversas aplicações das máquinas a vapor, ver Joel Serrão, 1980, I, p. 71.

223 Segundo H. Bussourd o primeiro barco a vapor no Loire surge em 1829. Três anos depois uma carreira regular entre Nantes e Orléans encontra-se estabelecida (1985, p. 86). No caso do Reno a navegação a vapor acontece mais cedo. Em 1817, o *Caledonia* chega directamente de Londres para as primeiras viagens mas, só em 1824/25 se estabelece a primeira carreira regular (cfr. J. Dollfus, 1960, p. 93). Segundo A. Stentz, a primeira viagem a vapor ocorre em 1816, realizada entre Roterdão e Colónia pelo *Prinz von Oranien*, em 5 dias (1981, p. 342). Para o Ródano e o Saona ver A. Breittmayer (1883, cap. I).

224 F. Fariña, 1950, p. 284 e Comellas y García, 1979, p. 47. "Lo describe Josè María de Mena diciendo que no era un barco de hélices, sino de ruedas con paletas, que iban colocadas a ambos lados de la embarcación, la marcha de las ruedas era rapidísima, debido al impulso del vapor, que se obtenía de una caldera llena de agua, y que se calentaba con una fogata colocada debajo. El principal material empleado en la construcción de este barco fue la madera, según costumbre de la época, pero que, una vez terminado el casco, se recubrió de planchas de cobre, lo que le dio un aspecto rutilante." (V. Acosta Domínguez, 1979, p. 53).

225 F. Morales Padrón,1980, p. 51.

226 Cfr. Carlos Gomes, 1919, p. 55 e Joel Serrão, I, 1980, p. 78.

227 A. Teodoro de Matos, I, 1980, p. 457.

228 *Ibid.*, 1980, p. 440.

229 Cfr. H. Cabeçadas *et al.*, 1986, p. 19.

230 No dizer de A. Teodoro de Matos: "Ao longo dos séculos XVIII-XIX, este rio constituiu importante via de escoamento, quer para os distritos de Lisboa como para os de Évora e Beja, dada a permanente navegabilidade por barcos que poderiam atingir as 60 e 70 toneladas. Com efeito, ao Porto do Rei - extremo da navegação do rio e a 55 km da foz - terminavam algumas das estradas que vinham de Beja, via Cuba e, a Alcácer do Sal, a que se dirigia de Évora." (I, 1980, p. 294).

Daí que, institucionalmente, a história das suas carreiras tenha muito de semelhante com o ocorrido no Guadiana, sendo de igual modo as empresas adjudicatárias dos contratos postos a concurso periodicamente pelo Governo, auxiliadas por este através de um subsídio [231].

No Guadiana os primeiros vapores a subir o rio serão os estrangeiros (especialmente ingleses), desde que a Mina de S. Domingos começou a exportar as suas pirites no início da década de 60. Porém, em 1861, dos 217 navios estrangeiros que requereram os serviços da Corporação de Pilotos de Vila Real de Santo António para entrar a barra e/ou circular no rio, apenas um era a vapor, um vapor inglês de 472 m^3. O transporte fluvial de passageiros pelas carreiras a vapor tardará ainda alguns anos.

Para a primeira metade de Oitocentos, como acabamos de ver, quer o problema da melhoria da navegabilidade do Guadiana, quer o da navegação a vapor presente no seu tráfego são praticamente uma utopia. Lançam-se ideias, concebem-se projectos mas a realidade é outra, e ela prende-se directamente com o enquadramento histórico de todo o Sul de Portugal: os conturbados tempos da ocupação francesa, das guerras civis e, finalmente, da instabilidade política do reinado de D. Maria II [232]. Mesmo iniciada a Regeneração, o interesse dedicado à navegação fluvial é mínimo, no quadro das grandes realizações levadas a efeito pelo poder central. Entre 1852 e 1864 as somas gastas no melhoramento de rios e canais rondaram os 2,5% no conjunto das obras públicas, onde se incluem as estradas, as linhas de caminho de ferro e os portos [233].

Mas o grande "ciclo do trigo" no Guadiana chega lentamente ao seu *terminus*. As pequenas embarcações à vela cruzam o rio transportando desde a costa, peixe, frutas e sal, e descem com os cereais, a lenha, a carne salgada ou a cortiça. Os circuitos organizados estavam reduzidos e os tempos militares vêem dificultar, sobremaneira, essas ligações comerciais já de si dependentes de múltiplos factores naturais e humanos [234].

Em 1820 existiriam em Mértola, 12 embarcações grandes e 16 pequenas; em Alcoutim, 15 embarcações pequenas e, em Castro Marim, 10 grandes e 25 pequenas [235]. Esta repartição é sintomática, quer da dimensão dos portos fluviais, quer dos tipos de navegação a eles associados. O porto de Mértola é o que apresenta maior número de embarcações

---

[231] Cfr. J. Silvestre Ribeiro: "A carta de lei de 21 de Julho de 1887 auctorizou o governo a contratar por 10 anos e por um subsídio não excedente a 400$000 réis mensaes, o serviço de navegação a vapor do rio Sado, entre Setúbal e Alcácer do Sal, havendo pelo menos uma viagem de ida e volta em cada dia." (1892-c, p. 460).

[232] Cfr. F. Castelo-Branco, 1979, p. 2.

[233] Cfr. J. Freitas Junior, 1867, p. 99.

[234] Contudo, durante a ocupação francesa trigo do norte de África chega a Portugal por Cadiz e daí pelo Guadiana (cfr. A. Silbert, 1981, p. 68).

[235] A. Teodoro de Matos, I, 1980, p. 432.

"grandes" já que por ele se escoam para longe os produtos do termo, a ele chegam os produtos do litoral importantes para a sua sobrevivência. O tráfego fluvial com base em Alcoutim relaciona-se com os troços do rio a montante e a jusante da vila: com a pesca, com os pequenos transportes de produtos agrícolas, com a passagem para Sanlúcar. A ligação mais permanente é a do "Barco do Correio" que na década de 1840 se estabelece entre a vila e a foz. A arrematação do serviço é feita anualmente e, na de 1849, estipula-se que: "o estafeta será obrigado a levar gratuitamente desta vila até Vila Real, os recrutas, os presos e bem assim as escoltas, pois desta forma o cofre do concelho lucraria bastante. Além disso, também se exigia que no auto de arrematação ficasse bem claro que o estafeta não devia receber mais de cento e vinte réis de toda e qualquer pessoa, quer da vila, quer de outra parte do concelho, que quisesse ir no 'Barco do Correio' a Vila Real." [236]

Finalmente, Castro Marim, onde o número das embarcações pequenas ultrapassa no dobro o das grandes. Retirado no fundo do esteiro, o porto de Casto Marim alberga especialmente os marítimos que exercem a sua actividade no interior do rio, em tarefas semelhantes aos de Alcoutim, ainda que a uma outra escala. Falamos, naturalmente, do grupo ligado ao rio, já que o comércio do sal, as ligações ao tráfego e à pesca marítima, fazem-se sentir fortemente no porto da vila, justificando as referidas 10 embarcações "grandes".

À semelhança de outros exemplos da literatura de viagens que recolhemos para este historial da navegação no rio Guadiana, contamos para a primeira metade de Oitocentos com uma notável descrição de G. Landmann, *Historical, Military and Picturesque Observations on Portugal* (ver Doc. n.° 1). Vindo de Beja, este inglês dirige-se ao Algarve, especialmente preocupado com os aspectos militares da faixa fronteiriça, como outros compatriotas seus chamados a Portugal, consultores militares, políticos ou económicos [237]. De Mértola à foz arrolam-se em cada etapa: as características da paisagem, a dimensão e estrutura das povoações, os aspectos económicos das áreas percorridas, o sucedido com os barcos e os barqueiros e, naturalmente, as observações militares.

Em Mértola, para iniciar a viagem "It will, however, be necessary to begin by hiring a boat, with four or six men to carry us to-morrow to Villa Real [...] there is no fixed price,

---

[236] José Varzeano, s.d., p. 1.

[237] Cfr. Maria Teresa Pinto Coelho, 1986, p. 11 e 72-73 e Maria Leonor Machado de Sousa, 1988. D. Moodie e J. Lehr comentam sobre a originalidade deste tipo de fontes para a Geografia histórica: "[...] in contrast to geography, the observer and the observed are never contemporaneous in historical geography. It is this temporal distance between the observer and the observed [...] that distinguishes the practice of historical geography from that of contemporary geography, and it is because of this temporal distance that aged studies in geography can never become historical geography." (1976, p. 133).

which must expose the stranger to imposition, and he may think himself fortunate, if the demand should not exceed from eight to ten Spanish dollars." [238] Toda a leitura feita por Landmann dos homens e dos costumes, difere em pouco do já analisado sobre o tratamento concedido a esses aspectos pelos viajantes estrangeiros em Portugal, durante a centúria anterior [239]. Mas vejamos os problemas práticos postos à navegação fluvial, referidos pelo autor: "Villa Real is at the distance of eleven leagues from Mertola, and will require two tides, unless the wind be very favourable; but in winter, when the river is full of water after the rains, the current at all times runs down, even at Villa Real: the passage may be then performed in five or six hours; but in summer, the tide reaches as far as Mertola, and the water is brackish from the sea to Alcoutim, five leagues below Mertola; in winter, it is fresh quite down to the sea." A distância-tempo é assim debatida em função das diversas condicionantes físicas - o caudal, os ventos, a maré -, que mudam, elas próprias, segundo as estações do ano [240].

Deixemos duas notas da descida do vale feita por Landmann. "From Mertola to Alcoutim is a distance of five leagues; the banks of the river are high, steep, not wooded, and uncultivated; the advantage of command is sometimes on one side, and sometimes on the other." [241] E entre Alcoutim e a foz: "[...] the banks of the Guadiana continue to maintain an alternate command over each other; but it is rather oftener in favour of the Spanish side: the river gradually increases in breadth, as we approach the sea, and the banks diminish in height. At two leagues from the sea [...] the country on both sides of the river becomes low, muddy, and covered with rushes, but, in reaching the coast at Villa-Real, they are sand." [242]

---

[238] G. Landmann, 1821, p. 64.

[239] Cfr. Laura Bettencourt Pires, 1987. Os comentários do autor sobre a realidade pitoresca mas lamentável do país referem-se tanto às instituições como às "tradições" mas, sobretudo, aos naturais. Landmann encontra num dos barqueiros do Guadiana que o conduz a Vila Real, um exemplo acabado do curioso tipo do marítimo: "[...] the sailors or boatmen, who, from the variety of countries they have visited, and the natural cheerfulness of their character, are those who possess the talent of amusing their employer with the oddest anecdotes, which they relate with as much ease of manner as when conversing with an equal: there was one in particular in the boat which the Author hired at Mertola to carry him to Villa-Real; his name was Joaõ-Bautista Folhas, and he entertained the whole party during the early part of the night, which was passed in the boat, with a detail of is adventures at sea [...]" E reflecte Landmann de si para consigo sobre a cordialidade ingénua do barqueiro Folhas: "[...] the lower classes of the people in Portugal, Spain, and other countries possessing natural liveliness common to the inhabitants of those climates, frequently appear to us to use the utmost freedom with persons very much their superiors [...]" (G. Landmann, 1821, p. 65).

[240] G. Landmann, 1821, p. 64. À semelhança do que dissemos a propósito da viagem do Príncipe de Waldeck também Landmann se refere à alternativa do caminho por terra não sem deixar de lembrar os seus problemas: "The road is, indeed, very bad, tedious, and unproductive of any amusement; and we should be obliged to ride the whole of the eleven leagues in one day, not to be exposed to the direful necessity of passing the night in a poor wretched hotel, where the musquitos, fleas, and other vermin, would instantly celebrate a feast at the expence of our fresh English blood [...]" (*ibid.*).

[241] Às cinco léguas entre Mértola e Alcoutim por via fluvial (já referidas pelo Barão von Wiederhold) correspondem seis por difícil caminho terrestre que a *Carta Militar...* de 1808 confirma. Outro tanto seria a distância entre Alcoutim e Castro Marim que a pé levaria 9 horas a percorrer.

[242] G. Landmann, 1821, p. 65.

Fig. 38 - Carta Hydrografica do Guadiana.
Praças de Alcoutim e Sanlúcar do Guadiana.

Fonte: IGC, Mss 251vº.

3 - O Baixo Guadiana em meados do século XIX

3.1 - O espaço português

A importância do contexto histórico da primeira metade do século XIX no Baixo Guadiana revela-se imprescindível, na compreensão do espaço que o fim da década de 50 vem encontrar. Sobre os conflitos militares na área ao longo dos séculos XVII e XVIII falámos já e, em especial, das suas repercussões na organização do espaço. A insegurança que durante tantos séculos acontecera na área em função da existência da fronteira luso-espanhola mas também da marítima com o Norte de África, reviver-se-á na primeira metade de Oitocentos, quer por ameaças externas (invasões francesas), quer por ameaças internas relacionadas com as guerras civis. A fronteira servirá desde então como protecção para os exilados, portugueses e espanhóis, liberais ou absolutistas, como mais tarde funcionará do mesmo modo para os conflitos entre monárquicos e republicanos [243]. Haverá sempre protestos diplomáticos apresentados ao vizinho por proteger o inimigo e mesmo auxiliá-lo nas premeditadas contra-ofensivas.

O novo século inicia-se com a ocupação das vilas ribeirinhas e dos pontos militares pelos exércitos franceses (1808) que mais tarde (1810) ameaçam directamente o estuário a partir de Ayamonte (Fig. 38). Em Vila Real de Santo António a ocupação de 1808 opõe os franceses ao longo da costa e do rio à esquadra inglesa que ameaça o litoral. Com a revolta e libertação da vila pela própria população deslocam-se de Norte ao longo do Guadiana mais tropas francesas que são repelidas a partir de Castro Marim [244]. Ao apoio recebido dos ingleses junta-se o espanhol, retribuído dois anos depois, ao acolher-se em Vila Real a Junta de Sevilha em fuga, frente aos exércitos invasores. "Estava constituído o *cordão do Guadiana*, com 5.000 fuzileiros, sob o comando do próprio prelado [D. Francisco Gomes de Avelar], que estabeleceu o quartel general" em Vila Real [245]. A linha do Guadiana torna-se

---

[243] Cfr. R. Sánchez Mantero, 1981-a, p. 170. Durante as lutas liberais há notícia de refugiados portugueses, naturais de Serpa a residirem em Puebla de Guzmán (Ana Maria Matos *et al.*, 1982-b, p. 112).

[244] "[...] um corpo da Legião do Meio-Dia, vindo de Alcoutim, sob o comando do capitão Magence, pretendeu tomar Castro Marim mas a população, apesar de mal armada, não só afogentou os franceses como ainda capturou um oficial e 45 soldados, que entregou à Junta de Ayamonte [...] Escorraçados os franceses do território algarvio, solicitou o Governador ajuda a Gibraltar e à Junta de Sevilha, recebendo desta 800 espingardas, e do Governador de Gibraltar, 700 espingardas, 400 arrobas de pólvora, caixotes de balas e um barril de pedemeiras." (José Barão, 1955, p. 5).

[245] De Faro, tinham vindo 43 peças de artilharia, que guarneciam todas as baterias [...] E quando os franceses, em 6 de Março, entraram em Ayamonte (800 homens de infantaria e cavalaria), foram imediatamente bombardeados pela escuna "Conceição". [...] Em consequência do novo assédio dos franceses, a Junta de Sevilha, que deambulava por terras andaluzas, viu-se forçada a fugir para Vila Real de Santo António. E

uma barricada, atrás da qual se tomam posições defensivas, tirando partido do papel de fronteira natural que neste troço terminal o curso de água protagoniza [246]. Graças à cooperação entre as povoações vizinhas e à organização do bispo algarvio, os franceses não conseguem cruzar o rio terminando em Ayamonte o seu avanço extremo no Sudoeste da Península [247].

Em meados da década de 1820, morto D. João VI e ainda com D. Miguel no exílio, temos as primeiras notícias sobre confrontos entre liberais e miguelistas na foz do Guadiana [248]. Com o regresso de D. Miguel, em 1828, ocorreram em Vila Real vários tumultos e o assalto à alfândega. Porém, às actividades "dispersas" da população opõem-se de ora avante as estratégias dos exércitos onde o rio Guadiana - fronteira e via de comunicação - joga um primordial papel, tentando-se por estas razões controlá-lo a todo o custo.

Os anos trinta vão ser turbulentos na área à semelhança do acontecido no resto do País. Nos primeiros meses de 1833, desembarca o Duque da Terceira no Algarve organizando-se a partir da foz do Guadiana a avançada liberal para Norte, em direcção a Mértola e a Beja ao longo do vale, sob a direcção do brigadeiro Domingos de Melo Breyner [249]. O domínio do vale e da sua navegação foi um aspecto importante na estratégia anti-miguelista: ao longo dos anos de guerrilha em todo o Algarve e Baixo Alentejo central, poucas foram as povoações atacadas no vale do Guadiana.

Encontrando-se já Lisboa ocupada pelos liberais, as tropas miguelistas avançam em Dezembro de 1833 pela margem direita do Guadiana tomando Alcoutim, Castro Marim e Vila Real de Santo António no intuito de "impedir a navegação da esquadra liberal naquele rio." [250] A libertação ocorre escassos meses depois pelo futuro Marquês de Sá da Bandeira [251]. Em 1834, o "[...] fim da guerra civil não significou estabilidade para o País. Os Liberais

---

[246] Cfr. J. C. Garcia, 1984. Casos semelhantes ocorrem ao longo da História para outros rios europeus e, como para o Guadiana, o discurso historiográfico excedeu-se em explicações de um "determinismo ideológico" (ver para o Saone, J. Finot, 1878, p. 4 e 122).

[247] Mas ainda em 1812 se mantêm as preocupações defensivas da linha do Guadiana e da sua navegação: "A situação deste castelo [Sanlúcar] he na verdade eminente, e quazi inacessivel, porem tomado ou perdido, por qualquer acontecimento, pode cauzar grande prejuizo a Alcoutim, e sitios immediatos, como tambem à navegação do Rio." (AGM, *Esquadrilha do Guadiana*, Cx. 305, Doc. 25).

[248] Enquadrados nas "[...] várias sedições militares [miguelistas], sufocadas, em Chaves, Bragança, Vila Viçosa, Vila Real, no Algarve [que] entre Julho e Outubro de 1826, precederam a guerra civil." (O. Marques, III, 1981, p. 11). De facto, os miguelistas que nesse extremo Sudeste do Algarve se haviam levantado em armas são obrigados pelos liberais a refugiarem-se em Ayamonte, embarcando em Castro Marim, a 22 de Outubro de 1826 (cfr. A. Machado *et al.*, s. d., p. 18).

[249] Cfr. João Cabral, 1968, p. 44.

[250] *Ibid.*, p. 31. Cfr. Lorjó Tavares, 1880, p. 51. Em 1833 foi destruído pelos "guerrilhas" o arquivo municipal de Alcoutim, como refere A. Ascensão Nunes (1993, p. 1).

[251] Que num ofício datado de 3 de Março de 1834 fornece informações, quer sobre as condições geográficas, quer sobre a geoestratégia da área: "Do acampamento ao pé de Tavira marchamos em 24 sobre Castro Marim, e do caminho destaquei huma pequena força sobre Villa Real, a qual aprehendeo quarenta e tantos moios de trigo e 13 pipas de vinho [...] e neste mesmo dia, segundo as ordens que eu lhe tinha dado, a nossa Flotilha entrou no Guadiana. Em 25 fiz alto, e em 26 marchei, tendo deixado guarnição em Castro Marim, ponto militar de grande importância, que auxiliado pelo Flotilha nos assegura a navegação do Guadiana [...] No dia 27 acampamos junto a Martim Longo; o caminho

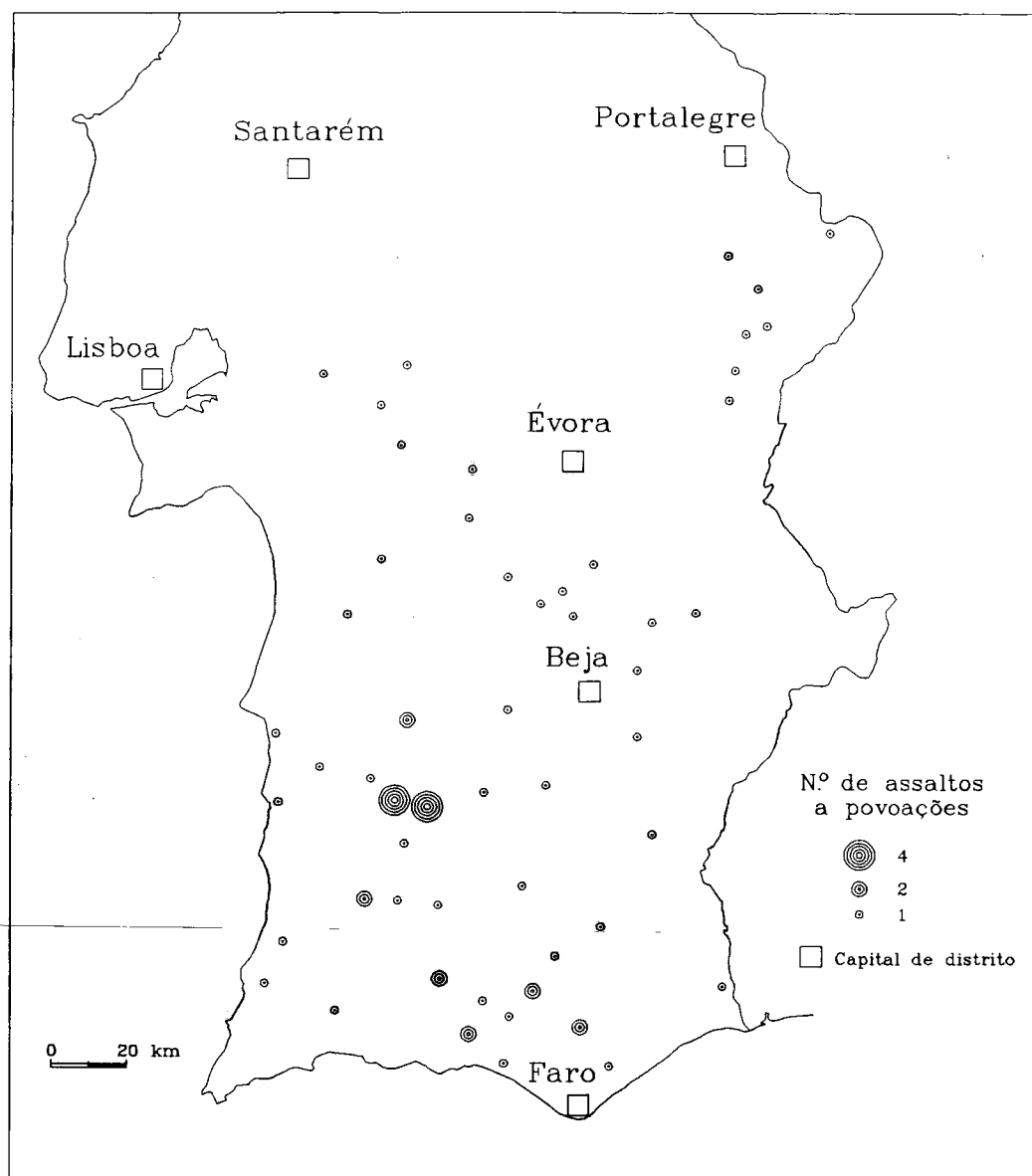
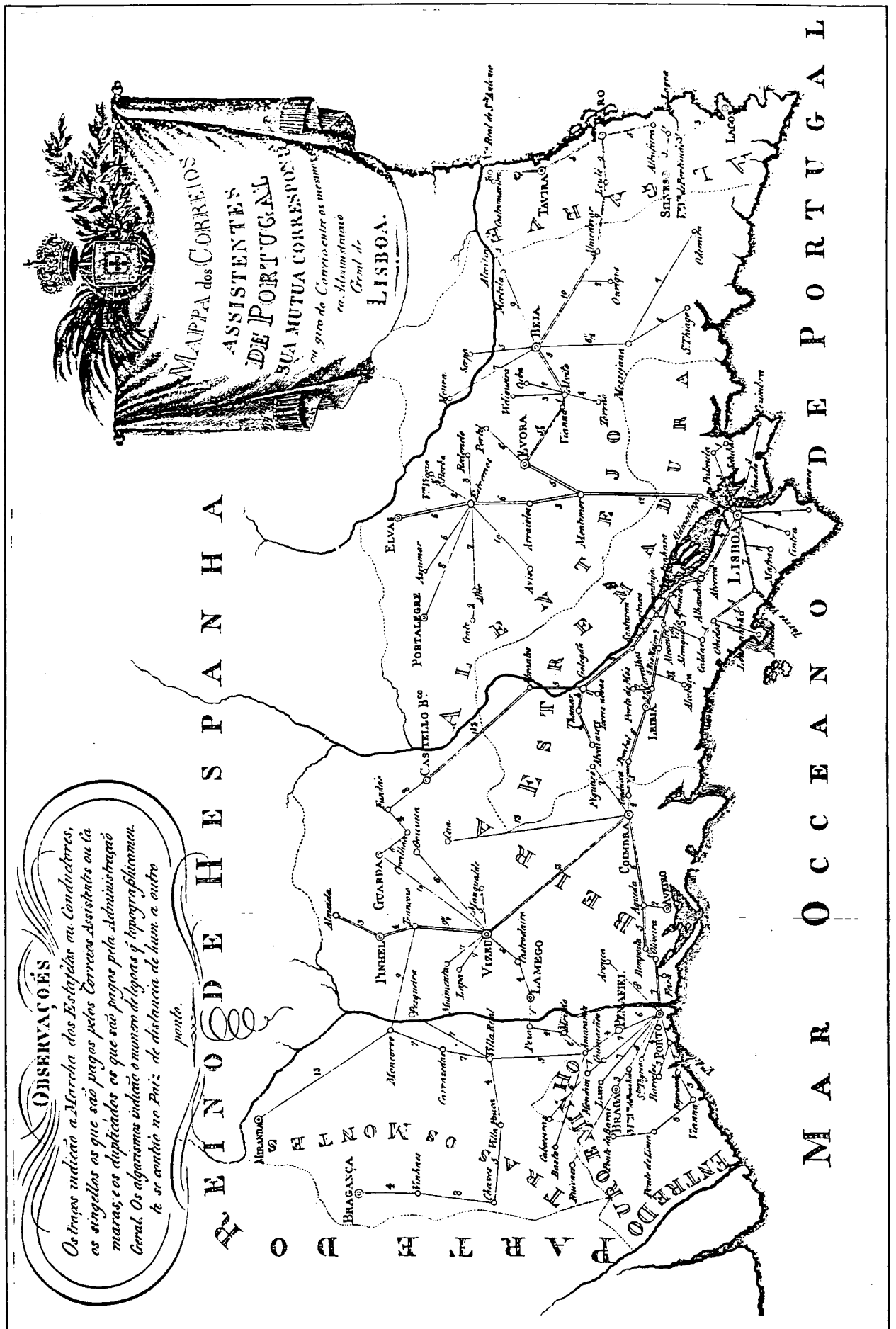
Fig. 39 – Povoações assaltadas pela guerrilha do Remexido (1836–1840).

Fonte: A. de Castro Machado *et al.*, s. d..

Fig. 40 - Mapa das Comunicações Postais de Portugal no ano de 1818.

Fonte: G. Ferreira, 1958, entre p. 66-67.

achavam-se minados por divisões internas e a reintegração dos Absolutistas na família política só contribuiu para piorar a situação. Exacerbaram-se as inevitáveis perseguições contra o lado vencido, com os confiscos e destruições acompanhantes." [252]

Nesses anos a serra algarvia estará no centro das atenções, especialmente durante a primeira fase do Setembismo (entre 1836 e 1840), graças às acções da guerrilha miguelista organizada pelo célebre Remexido. Face ao debilitado poder central que atravessa sucessivas crises (Belenzada, Revolta dos Generais) e à desorganização dos comandos militares (e civis) regionais por parte dos liberais, a guerrilha tirando partido do tradicional fenómeno do banditismo no Sul do País [253], estrutura-se fortemente a partir das serras do Algarve, atacando em verdadeiras razias os distritos de Faro, Beja e Évora (ver Fig. 39). Os ataques atingem mais repetidamente o barrocal algarvio e a faixa ocidental do Campo de Ourique, onde se encontram pequenos mas prósperos núcleos populacionais de economia agro-pecuária [254].

A estes assaltos para cobrar tributo, fazer trabalho ideológico e cativar tropas juntam-se os de carácter militar que se saldam em confrontos com pequenas forças mas, sobretudo, os que têm por fim capturar "correios", mantimentos e armas (ver Fig. 40). "A captura dos correios pela guerrilha obriga as autoridades em 1839 a mudar o seu trajecto, 'tomando o correio do Algarve logo em Beja a estrada de Mértola, onde embarca no Guadiana e vai desembarcar em Vila Real', largando aqui a mala, segue a estrada de Faro, para deixar a correspondência em Tavira e Olhão, em vez de seguir como até então de Almodovar para Faro." [255]

Durante algum tempo, para Sul de Beja, apenas as cidades e grandes vilas se encontram a salvo da ameaça constante da guerrilha, mas também uma faixa que os liberais conservam a todo o custo: o Guadiana navegável. Mais do que uma vez, contudo, há notícias da ajuda aos revoltosos que chega do outro lado do rio [256]. As sedes de freguesia atacadas no

---

he de tal natureza que para fazermos 4 legoas, gastamos mais de 12 horas." (A. Machado *et al.*, s.d., p. 130). A acção conjunta entre as forças terrestres e navais em torno do rio navegável, o auxílio prestado ao inimigo através da fronteira vizinha, a travessia da inóspita serra algarvia, a cada aspecto concede o geógrafo, cartógrafo e estratega Sá da Bandeira uma pormenorizada atenção.

[252] A. H. de Oliveira Marques, III, 1981, p. 18.

[253] À semelhança do que acontece também para o Sul de Espanha (cfr. A. M. Bernal, 1979-b e 1981).

[254] Santos Madrazo fala para o caso espanhol de uma "geografia del bandolerismo", concluindo que "[...] si la intensidad del bandolerismo agresivo está en razón directa de la importancia de las comunicaciones entre comarcas diversas por un determinado paso, le de la intensidad del bandolerismo en función defensiva, como refúgio de malhechores, se halla en función de la amplitud y la ampliación del territorio montañoso, siendo indiferente por completo la altitud para este efecto." (II, 1984, p. 583)..

[255] A. Machado *et al.*, s. d., p. 121. Ver também J.L. Vilela, 1992.

[256] "[...] o dinheiro vinha também de Espanha. A existência de infiltrações pela fronteira com o país vizinho motivou um ofício ao vice-consul em Ayamonte, em que se salienta a impunidade 'com que se faz contrabando e deixam introduzir indivíduos suspeitos, fornecem munições ao rebelde Remexido e se agregam a ele." (A. Machado *et al.*, s.d., p. 110).

Baixo Guadiana pertencem ao concelho de Alcoutim (o mais serrano), e foram Martim Longo, em finais de 1837, e o Azinhal um ano depois [257]. A audácia da guerrilha paga-la-á a população da serra que forçada (ou não) a pactuar com os guerrilheiros se vê obrigada a migrar em massa para os grandes centros [258]. Este episódio pouco conhecido e lembrado na história da serra algarvia (porque pouco edificante para os vencedores) estará na base de uma explicação mais clara e concreta das profundas alterações da organização espacial posteriormente ocorridas. Ainda que as populações tenham voltado aos locais de residência, o "eco-sistema geográfico" pré-existente pelas suas características particulares de fragilidade sofreu irremediáveis golpes [259]. O Remexido será fuzilado em Faro, em Agosto de 1838 e, dois anos depois, o amplo movimento estará praticamente controlado.

Até à Regeneração os tempos não são de paz nem de segurança no Baixo Guadiana. Aí se repercutem os sucessivos golpes militares e palacianos do reinado de D. Maria II, tomando "os povos" muitas vezes voz activa nos protestos e nas revoltas como é o caso do novo período de guerra civil - a Patuleia - em 1846/47 [260]. A proximidade da fronteira como factor desestabilizador é bastante visível neste período, em que a monarquia espanhola toma várias vezes posições directas e decisivas em relação à política interna portuguesa [261]. Só com os primeiros governos regeneradores, a partir de 1851, a tranquilidade se instala progressivamente.

A navegação comercial nunca terá deixado de circular se nos lembrarmos do papel que jogam os cereais de Beja, de Serpa e do Campo de Ourique para o litoral algarvio, especialmente, em alturas de crise [262]. Em meados da década de 40 grandes embarcações

---

[257] "No final de 1838, assinala-se um recrudescimento da perseguição à guerrilha, por vezes apoiada pelas populações das povoações atacadas, como sucedeu nos frustrados assaltos ao Cercal, aldeia de Santa Lúzia e Azinhal. Nesta localidade, um bando, comandado por Manuel da Graça Reis Remexido, teve de bater em retirada, levando consigo o seu chefe, gravemente ferido." (*ibid.*, p. 79-80). Aliás, António Ramos, um dos chefes subordinados havia avisado o Remexido, em Maio de 1838: "[...] emquanto as noticias dos Inimigos elles occupão todas as Aldeias da Serra de Alcoutim, e todos os mais pontos que V. Exª já saberá." (*ibid.*, p. 171).

[258] Vejamos parte do edital de evacuação da serra promulgado em Loulé, a 2 de Maio de 1838, pelo Comandante das Operações na 8ª Divisão Militar, José Gomes Fontoura: "Determino: 1º Que todos os montes da Serra do Algarve, e daquellas do Alentejo limitrofes com estas, e que se achem a maior distancia d'um quarto de legoa das Povoações e mais postos guarnecidos por tropa sejão evacuados até ao improrogavel prazo de 30 de Junho do corrente anno, e bem assim os moinhos, e azenhas que se achão além da distancia mencionada dos referidos pontos guarnecidos, serão postos em estado de não poderem moer. 2º Que os habitantes dos montes, que são obrigados a evacuar seus domicillios possão recolher-se às Cidades, Villas, e Aldeas, que mais conveniencia lhes faça, com tal que seja lugar em que se ache guarnição militar, devendo trazer consigo todos os seus mantimentos e gados, de qualquer espécie que sejão, e deixar as portas de suas habitações tapadas com pedra e cal, ou saibro. 3º Que todo aquelle que for encontrado morando na serra desde o 1º de Julho do corrente anno em diante, será considerado fazendo parte dos guerrilhas, como tal tratado e sua casa queimada." (A. Machado *et al.*, s. d., p. 166).

[259] Nas palavras de Romero Magalhães: "[...] a guerra civil de 1833 a 1838 - sem dúvida mais trágica aqui que no resto do País - aponta para uma profunda crise económica vinda de longe e que persiste." (1987, p. 22).

[260] Lorjó Tavares fala de Vila Real de Santo António saqueada pelos "redistas e gente da serra" em 1846 (1880, p. 51).

[261] R. Carr lembra a semelhança dos militares espanhóis e portugueses, em meados do século XIX (1966, p. 284).

[262] "Numa representação da Câmara de Serpa de 17 de Janeiro de 1829, solicitando a atenção do governo central para a necessidade de reparação da estrada de Mértola, refere-se explicitamente ser 'naquelle porto...que se embarcão todos os generos produzidos neste Paiz e no de

partiam do porto da Mesquita "carregadas com diferentes géneros para Lisboa" [263]. David Justino comentando dados fornecidos por Forrester para 1855 e referentes à dimensão dos navios que atingiam Mértola (perto das 80 toneladas) di-lo mais lógico para as embarcações que não ultrapassavam a Mesquita [264]. Estas referências ao porto de Mesquita, junto à confluência do Chança e frente aos futuros cais do Pomarão recordam-nos notícia semelhante dada por A. Silbert referente ao século XVIII. O troço para montante, para atingir Mértola sempre se revelou perigoso para as grandes embarcações, pouco familiarizadas com o sistema de marés e temerosas dos vaus que havia que transpor.

Anteriormente ao *boom* mineiro que ocorre pelos finais da década de 50 é um espaço de Antigo Regime que nos chega, com todos os sintomas que o caracterizam, da demografia à circulação de pessoas e bens, das técnicas agrícolas utilizadas ao regime da propriedade. A organização deste espaço encontra-se em parte desarticulada pelos "sucessos" militares que o cruzaram mas, especialmente, pela ruptura política, social e económica ocorrida face à nova ordem que se tenta implantar. Através dos corógrafos oitocentistas tentaremos reconstruir uma imagem do Baixo Guadiana: o que tem de novidade (ou não) este espaço em relação ao quadro que Albert Silbert havia caracterizado a partir das fontes setecentistas e que se mantinha como um espaço em equilíbrio.

A simples leitura das folhas da *Carta dos Solos*, da *Carta de Capacidade de Uso do Solo* e da *Carta Agrícola e Florestal de Portugal* respeitantes à área, bastará para nos apercebermos que todo o Baixo Guadiana directamente relacionando com a navegação fluvial é uma área de extrema pobreza agrícola [265]. As rochas sedimentares e metamórficas do maciço antigo ocupam todo o centro e o sul do Baixo Alentejo e ainda a Serra Algarvia [266]. Datando do Devónico e do Silúrico são estas formações constituídas por diversos tipos de xistos, de quartzitos, de anfibolitos e de grauvaques, que dão litossolos (ou solos

---

Moura com direcção a Lisboa, e nelle se desembarcão as fazendas, e mercearia que daquella capital se exportão para abastecimento e consumo destes Povos." (David Justino, I, 1988, p. 229).

[263] A. Teodoro de Matos, I, 1980, p. 296.

[264] D. Justino, I, 1988, p. 87.

[265] Ver sobre os solos das Serras de Serpa e de Mértola, Maria José Roxo, 1994, p. 116-126. Afirma a autora: "O que se pode concluir da análise das formações edáficas existentes é que a característica comum a todas elas é a fraca fertilidade. Tal facto deve-se principalmente a um baixo teor em matéria orgânica, à pequena espessura dos horizontes e à fraca capacidade para o armazenamento de água. O baixo teor de matéria orgânica é, em parte, consequência da prolongada acção do homem, que utilizando culturas não apropriadas a estes tipos de solo de uma forma extensiva os tem degradado, e também devido às condições climáticas que não favorecem a decomposição da manta morta, porque na estação do ano em que as temperaturas são mais elevadas, durante o Verão, falta a água. Esta ausência impede ou minimiza as reacções quimicas." (*ibid.*, p. 120).

[266] Ver a clássica descrição geológica de J.L. Pereira de Sousa (1924).

esqueléticos) com uma capacidade mínima de uso [267]. Nos concelhos de Mértola, de Alcoutim e de Castro Marim, predominam os solos mediterrâneos pardos onde se faz sentir intensamente a erosão que destrói com rapidez o pouco solo existente [268]. A partir desta base forma-se um ecossistema característico - a Estepe Mediterrânica - que tem no concelho de Mértola um exemplo paradigmático:

> "A Estepe Mediterrânica é assim um ecossistema fortemente humanizado, homogéneo e estruturalmente simples [...] No concelho de Mértola, este é o biótipo mais representativo em termos de superfície. Sobre o seu solo, dos mais pobres do país, a pressão humana faz-se sentir de dois modos: por um lado, culturas cerealíferas muito esgotantes retiram-lhe nutrientes essenciais e, por, outro, o pastoreio persistente diminui a diversidade florística devido à apetência selectiva que o gado (especialmente o ovino) tem por determinadas espécies. Estes factores limitam a existência de uma manta morta cobrindo o solo e aumentam o risco de erosão." [269]

Ao recordarmos o escoamento cerealífero por Mértola, desde a Idade Média, deveríamos uma vez mais observar os citados mapas: a faixa de terrenos férteis constituída por dioritos e gabros (os *barros* de Beja), desenvolve-se para Norte, a cerca de três dezenas de quilómetros [270]. Esta área de produção que se estende do concelho de Serpa aos do Alvito e de Alcácer do Sal, situa-se a distância relativamente semelhante dos portos do Sado e do porto do Guadiana. Era aos mercados do litoral algarvio que se dirigiam os cereais que tinham Mértola como porto de saída.

O Baixo Guadiana económico era e é agricolamente uma área muito pouco fértil no cultivo de cereais e muito menos no de culturas de regadio que apenas aconteciam em micro espaços junto ao rio ou a nascentes [271]. Era também aí que se cultivaria algum linho e, junto à foz, mais tardiamente, o arroz. As descrições que nos deixam os viajantes são de uma paisagem semi-desértica [272] ou de extensos matagais (os baldios) onde os sobreirais e

[267] J. Marcadé calcula em cerca de 85% a área das *terras galegas* no conjunto do Baixo Alentejo (1971, p. 32).

[268] Sobre as vastas áreas de solos pobres de xisto, as *terras galegas*, afirma Mariano Feio: "Les terrains dérivés du schiste sont le prototype des *terras galegas*: sol maigre, pauvre, pierreux, formé directement par des détritus de la roche mère, dont on devine constamment la présence. Les terrains de schiste étant les plus accidentés du Bas Alentejo, les *terras galegas* sont le plus souvent excessivement maigres (5 à 10 cm) et la roche affleure fréquemment [...] Ces terrains sont pauvres en éléments nobles, déséquilibrés au point de vue de la composition physico-chimique et mécanique." (1949, p. 66).

[269] António Pena *et al.*, 1985, p. 51.

[270] Cfr. Maria José Roxo, 1994, p. 120. A propósito da obra de Braudel comenta H. Prince: "[...] geographers were reminded that mountains, deserts and plains were neither more nor less important than were the ideas concerning their nature and potential uses held by men and women living and working at that particular time." (1975, p. 103).

[271] A propósito das imagens do Alentejo no memorialismo dos finais do século XVIII, comenta Rui Santos: "Um dos estereótipos mais disseminados é o da fertilidade natural do Alentejo para a cultura cerealífera. Embora reconhecendo a desigualdade dessas aptidões através dos terrenos da província, a maioria dos autores parte do princípio de que quase todos são férteis, faltando apenas a lavoura que os faça frutificar - se não com trigo anafil, ao menos com cereais mais pobres." (1992, p. 4).

[272] "[...] from Beja, the road is very good, the country is quite open, uncultivated, few trees, and the soil chiefly small gravel and decomposed granite: the general production of this soil is the plant called cistus, and a kind of heath; and there are not more than two or three poor huts to be

azinhais surgem por vezes ou mesmo alguma pequena mancha de oliveiras. A economia agrícola para este quadro associa-se naturalmente à criação de gado (caprino, ovino, suino mas também bovino), à agricultura e ao fabrico de lenha [273].

Comentando o texto do P.e Luiz Cardoso a propósito dos Algarve(s) geográfico(s) afirma Romero Magalhães: "Afinal, em meados do século XVIII, a mesma realidade que se encontrara em meados do século XV. É na articulação desta serra com o demais Algarve, na complementaridade que impõe e permite a promiscuidade de culturas no litoral e barrocal com a criação serranha de gado que o Algarve do Antigo Regime tem de ser compreendido e explicado. A serra não é um espaço *ao lado*, mais pobre, mas uma parte de um todo harmonioso e bloqueado." [274] Esta é ainda a imagem a reter para a primeira metade do século XIX, não tão cristalizada e definitiva mas mais dependente do exterior. Não esqueçamos contudo que para o Algarve oriental esta complementaridade se estende até à bacia económica de Mértola, através do Guadiana. Um espaço que à escala de "vila e termo" tem larga autonomia mas que, a um nível superior de dependências se reparte entre o litoral algarvio e o polo regional interior de Beja, realidade com séculos de existência, variável de intensidade porém em função das conjunturas históricas.

O *Diccionário Geográfico* do Padre Cardoso não nos dá informação através de "entrada" específica sobre Mértola mas alguns dados são possíveis de obter sobre o termo e sobre Alcoutim e Castro Marim. Tentaremos confrontá-los com os que um século depois Charles Bonnet e Silva Lopes divulgaram através das suas monografias regionais. Sobre o povoamento e os aspectos económicos da freguesia de Alcaria Ruiva, extensíveis a outras áreas contíguas diz o Padre Cardoso: "[...] tem [Alcaria Ruiva] quarenta e dous visinhos, e pertencem à Freguesia duas Aldeas, que são Missiares, e Algodor; e com quarenta e três montes, entrando também os moradores deste Lugar, fazem o número de duzentos quarenta e dous fógos. Está fundado em sitio alto nas abas da serra de Alcaria Ruiva [...] Os frutos, que os moradores desta Freguesia recolhem em mayor abundancia, são trigo, cevada, centeyo, e algum linho. He este sitio abundantíssimo de mel, e cera, pelo grande trato de colmeyas, que ha por este districto e seus arredores, e pertencente a esta Commenda; nos seus limites havera tres para quatro mil colmeyas, e se recolherão em cada anno dous mil

---

seen along the whole extent of this road." (G. Landmann, 1821, p. 59).

273 Sobre o cruzamento de fontes históricas com possíveis leituras da *Cultural Landscape* refere A. Baker: "It is now widely accepted that considerable parts of any cultural landscape are obviously the result of human actions, that behind these actions lie ideas about the images of reality, and that an historical geographer comes to understand a landscape by studying these ideas and images." (1972-b, p. 27).

274 J. Romero Magalhães, 1988-b, p. 92.

alqueires de mel." [275] As malhadas da Serra de Serpa que Severim de Faria referira no século XVII [276], documentadas desde tempos medievais, estendem-se para a outra margem do Guadiana constituindo uma importante fonte económica para a população que se dissemina em pequenos "montes" rodeados de terrenos pouco férteis [277].

Para Sul, o "[...] termo de Alcoutim compoem-se de oito Freguesias, sendo esta a principal, he a que mais se espalha pelos montes, e serras, tanto assim que ainda alguns Lugares do termo de Castro-Marim são freguezes desta Paroquia. [...] Os frutos desta Freguesia, são: trigo, cevada, centeyo, favas, grãos, vinho, e figos, tudo em abundância [...] A serra cria varias caças de coelhos, perdizes, lebres e produz muito alecrim; e por essa causa muitas abelhas, que produzem excelente mel, e gados de lãa, e cabello." [278] À semelhança do ocorrido a Norte, a população "espalha-se" por "montes" e "serras" e as distintas e complementares produções ocupam faixas paralelas ao longo do Guadiana e em função do seu vale: hortas, pomares e ferragiais (vinho, favas, grãos, figos), campos de seara (trigo, cevada, centeio) para o interior, no topo aplanado dos interflúvios, alternando com estes, nas áreas onde o solo escasseia e, mais longe, os pastos de gados e abelhas e a caça.

Nesta descida ao longo do Guadiana feita a partir do *Diccionário* e com base em três prospecções espaciais (as freguesias de Alcaria Ruiva, de Alcoutim e de Castro Marim), comparemos os rendimentos dos respectivos párocos, em géneros e em dinheiro, que em muito se relacionam com as características dos espaços que tributam.

Rendas	Alcaria Ruiva	Alcoutim	Castro Marim	
			Priorado	Thesouraria
Trigo	3 moios	2 moios e 20 alqueires	3 moios	30 alqueires
Cevada	2 moios	2 moios e 24 alqueires	1 1/2 moios	----
Centeio	----	----	1 1/2 moios	----
Vinho	----	----	----	1/4
Dinheiro	20.000 réis	15.000 réis	8.000 réis	4.000 réis

[275] Luiz Cardoso, I, 1747, p. 167-168. Sobre a reduzida cultura do linho no vale do Guadiana refere Félix e Silva: "[nas terras baixas] o linho, embora o seu cultivo não ocupe grande número de hectares, é, contudo, uma industria lucrativa, de que os habitantes se servem para seu uso [...] nas margens de Odeleite junto à aldeia, vale de Cachopo, baixa de Alcoutim, a poucos passos duma aldeia ou monte." (1906, p. 17).
[276] M. Severim de Faria, 1791, p. 47.
[277] A importancia da produção de mel e de cera no distrito de Beja é confirmada por informações de 1851/52: no quadro do território português, esses produtos representaram 36% e 24%, respectivamente (David Justino, I, 1988, p. 71).
[278] Luiz Cardoso, I, 1747, p. 190-191.

Os valores terão de ser lidos tendo em atenção factores tão díspares como as áreas das freguesias, a qualidade do solo, a densidade populacional, a evolução histórica da instituição religiosa local e as próprias unidades de medida [279]. Apenas faríamos notar, por um lado, as semelhanças entre as duas primeiras freguesias e, por outro, no caso de Castro Marim, o aparecimento de novos produtos incluídos na renda (centeio e vinho) e a mais complexa burocracia [280]. Sobre a vila militar da foz do Guadiana, que revela ainda efeitos das décadas de guerra permanente, pela concentração da população entre muralhas, diz o *Diccionario*: "[...] mostra ter sido povo mayor, pelas ruas, que tem nos arrabaldes, a que chamão arrabaldes de fóra, e Ribeira. [...] consta de duzentos e setenta e cinco fógos, que com os que habitão no monte tem esta Freguesia quatrocentos e quatorze moradores [...] Os frutos, que recolhem seus moradores, são, trigo, cevada, centeyo, vinho, azeite, figo, amendoa, e carnes em abundancia." [281] Se Alcoutim se sentia ainda completamente serrano, aqui é o Algarve litoral que surge fortemente.

Quase um século depois, Silva Lopes na sua *Corografia* propõe uma nova divisão administrativa para o Algarve onde deve preponderar uma base geográfica (física) e para a qual devem ser ouvidos os párocos que directamente vivem o território e que convivem com as populações que o habitam [282]. Para os anos 40-50 a imagem que nos chega através dos corógrafos do Algarve não é substancialmente distinta da descrita pelo Padre Cardoso, em especial no que respeita aos concelhos do interior. "Estende-se a freguesia [do Azinhal] por 2 leguas de serra, a qual produz bastante trigo, algumas hervas medicinaes entre ellas a centaura menor; crião-se nella porcos montezes, e rapozas, e alguns lobos, gado vaccum, lanigero, e de cabello em abundancia, assim como caça miuda." [283] Quer Silva Lopes, quer Ch. Bonnet estão preocupados com o futuro: as suas observações, as suas conclusões, as suas propostas apontam para fins práticos e concretos com o objectivo último do

---

279 Ainda em meados de Oitocentos um moio de trigo no concelho de Mértola equivalia a 991,8 l; no de Alcoutim a 818,4 l; no de Castro Marim a 945,6 l e no de Vila Real a 906 l. Os valores correspondentes para o alqueire eram respectivamente de 16,5 l; 13,6 l; 15,8 l e 15,1 l (J. Fradesso da Silveira, 1868, p. 33, 116, 117 e 123). No caso de Mértola, o valor correspondente ao "alqueire da medida antiga do padrão d'este concelho" é confirmado em sessão de 6 de Dezembro de 1872 (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/21, fl. 118v).

280 Diz Romero Magalhães sobre a produção serrana de cereais: "Na serra a produção cerealífera, apesar da pobreza geral do solo, é dedicação maior das gentes que nela habitam - e que em geral conseguem excedentes que a Orla consome. Nos vales e tratos de menos esqueléticas camadas de húmus semeiam-se trigo e cevada. E bastante centeio. Este em roças episódicas, numa teimosa agricultura deambulante pelas terras mais fracas, que precisam de longos pousios para terem alguma fertilidade." (1987, p. 1).

281 Luiz Cardoso, I, 1751, p. 529-530.

282 "Assim esta divisão concelhil, como a das freguezias carece de sizuda reformação para o melhor arredondamento d'hum e outras; ella só podera ser feita a mais aprazimento, e commodidade dos povos pela Junta do distrito d'accordo com parochos que tenhão curado nas freguezias ruraes, os quaes estão em melhores circunstancias de ter conhecimentos locaes dos curso das ribeiras, e ramificação das serras, a que muito se deve attender." (J. B. Silva Lopes, 1841, p. 39).

283 *Ibid.*, p. 392.

desenvolvimento do território. A concretização demorará [284].

O mapa do Sul de Portugal que Bonnet publica em 1851 (Fig. 41), tem a virtude de fixar a malha dos principais eixos viários (atendendo à sua escala), mostrando claramente, quer o vazio imposto pela Serra Algarvia, cruzada apenas por cinco passagens Norte-Sul, quer a ausência de importantes circuitos ao longo de todo o Baixo Guadiana. A caracterização breve que Bonnet faz das vilas do Guadiana não é entusiástica, antes nos apercebemos de uma decadência que alastra e que tem, na antes próspera vila do Marquês, o exemplo mais confrangedor: "[...] elle est tombée en décadence [Vila Real] aujourd'hui elle est peu populeuse, triste, déserte, l'herbe croît au milieu de sa belle place et de ses larges rues." [285] Sobre Alcoutim e Castro Marim as impressões são igualmente breves e pouco encorajadoras. Diz sobre a primeira: "[...] il a un aspect triste. Ses environs sont peu fertiles, à l'exception des ravins bordans le fleuve et du vaste plateau qui s'étend plus à l'Ouest [...] Ce plateau produit beaucoup de blé, on n'y rencontre aucun arbre, l'eau potable y est rare." E sobre a segunda: "Son territoire est peu productif on y récolte un peu de blé, et quelques fruits, tels que l'olives, des oranges et des citrons." [286]

Dois tipos de informações encontramos que dão um pouco de movimento a este quadro: a circulação fluvial e marítima e as feiras. Segundo os "Mapas do movimento de navegação remetidos pelas capitanias", em 1852, as embarcações nacionais matriculadas no porto de Vila Real de Santo António - eram 13, 9 das quais pertencentes ao porto fluvial de Mértola e 1 ao de Castro Marim - barcos com 7/8 toneladas e 5 homens de tripulação [287]. Dados claramente deficientes, mesmo falsos. Silva Lopes encontrara uma frota pequena mas muito mais numerosa: "Hoje em dia tem Villa Real dous hiates, e dous cahiques viageiros; ou lanchas de pesca de 5 a 6 toneladas, 17 chavegas com 500 maritimos, tão desleixados de seus proprios interesses, quanto cuidadosos e deligentes são os seus visinhos de Ayamonte. [...] No anno de 1839 entrarão nelle [porto de Vila Real] 533 embarcações, a saber: 12 navios redondos, 17 hiates, 139 cahiques, 4 rascas, e 361 barcos de hum páo só." [288] Nas margens do estuário repartem-se os acontecimentos que atraem as gentes da Serra, rio abaixo, em especial a romaria da Senhora dos Mártires em Castro Marim [289]. Existem depois as feiras: a

---

[284] Em 1855, João Ignácio Romeira Pacheco apelava nas suas *Reflexões sobre o estado do Algarve*: "Os deputados do Algarve e o actual governo, devem olhar com attenção e interesse para aquella minha malfadada provincia, onde os governos desde 1834 nada tem feito, nem nenhum deputado obtido a não ser um farol no cabo de Santa Maria, e uma legua, pouco mais ou menos de estrada melhorada." (1855, p. 7).

[285] Ch. Bonnet, 1850, 105.

[286] *Ibid.*, p. 93-93.

[287] MOP, *Estatistica da Marinha Mercante 1852-1853.*

[288] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 384.

[289] "[...] nesta Ermida [Nossa Senhora dos Martires] está o Hospital Real dos Soldados, com enfermaria: he esta Senhora buscada de muitos

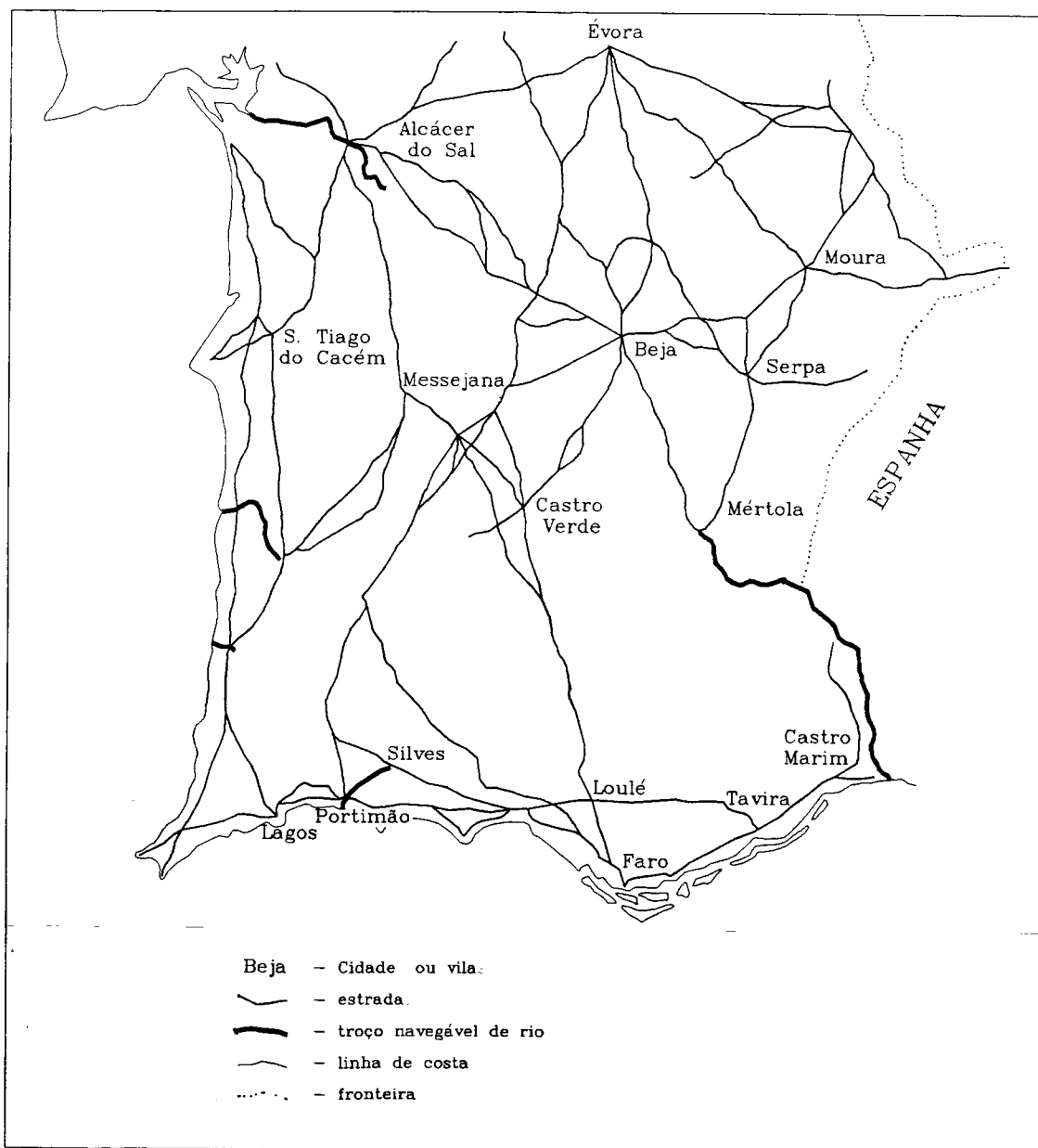
Fig. 41 – Rede de transportes terrestres e fluviais no Baixo Alentejo e Algarve em meados do século XIX.

Fonte: *Mappa Geográphico*... de Ch. Bonnet (1851).

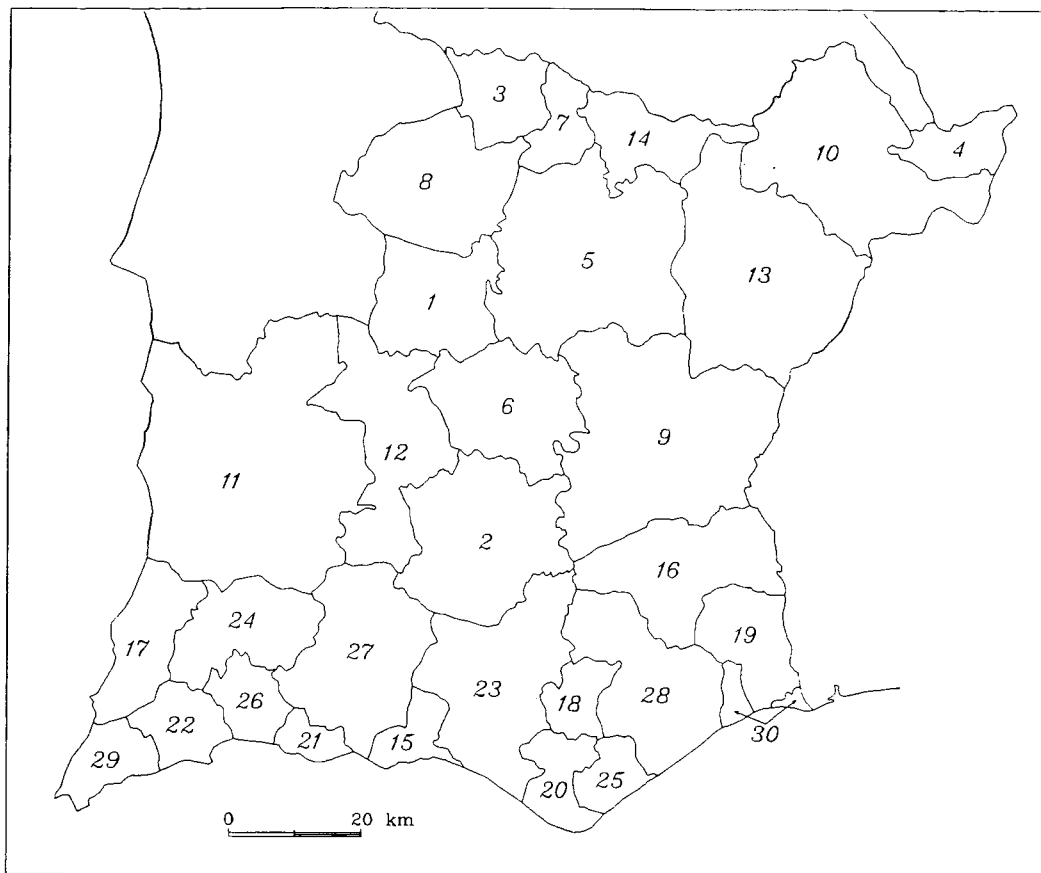
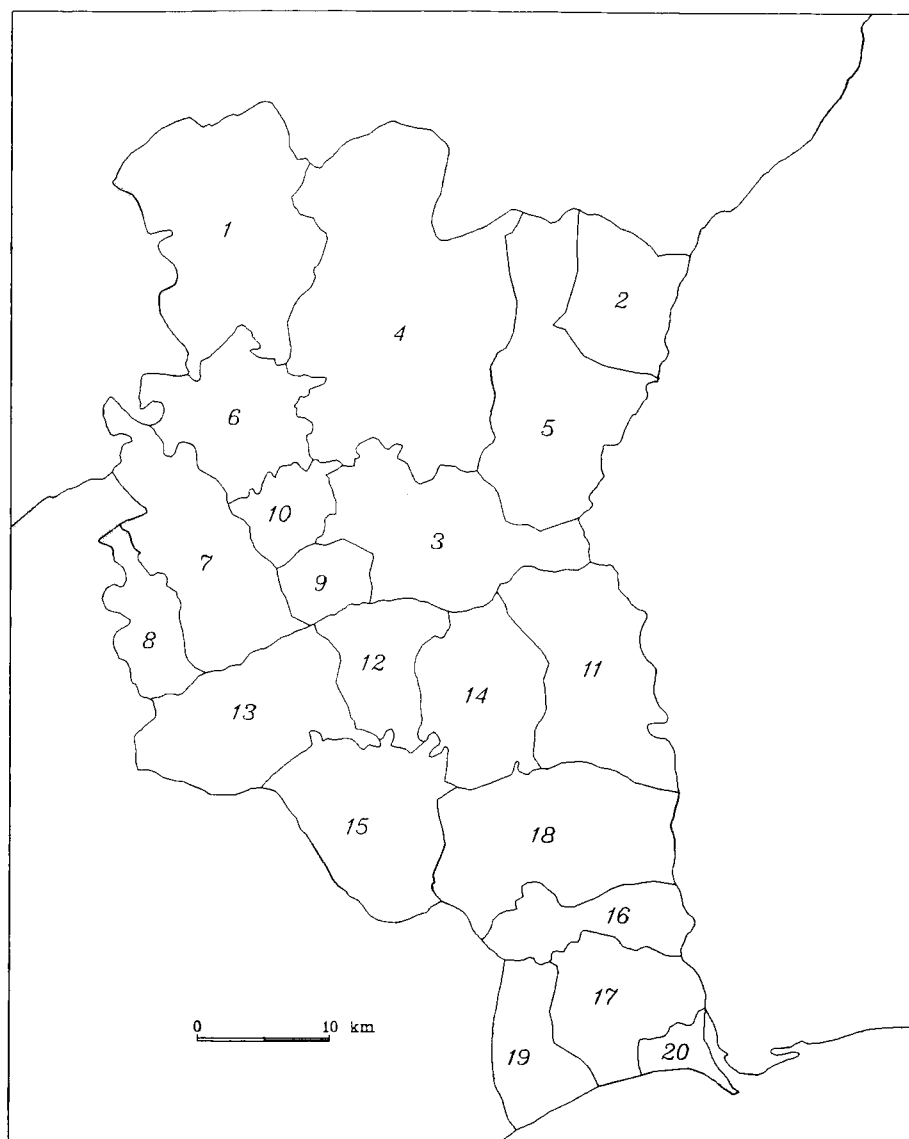
Fig. 42 – Concelhos dos Distritos de Beja e Faro

Beja	Faro
1 – *Aljustrel*	15 – *Albufeira*
2 – *Almodovar*	16 – *Alcoutim*
3 – *Alvito*	17 – *Alzejur*
4 – *Barranco*	18 – *Alportel*
5 – *Beja*	19 – *Castro Marim*
6 – *Castro Verde*	20 – *Faro*
7 – *Cuba*	21 – *Lagoa*
8 – *Ferreira do Alentejo*	22 – *Lagos*
9 – *Mértola*	23 – *Loulé*
10 – *Moura*	24 – *Monchique*
11 – *Odemira*	25 – *Olhão*
12 – *Ourique*	26 – *Portimão*
13 – *Serpa*	27 – *Silves*
14 – *Vidigueira*	28 – *Tavira*
	29 – *Vila do Bispo*
	30 – *Vila Real de Santo António*

Fig. 43 – Freguesias dos Concelhos de Mértola, Alcoutim Castro Marim e Vila Real de Santo António.

1 – Alcaria Ruiva
2 – Corte do Pinto
3 – Espírito Santo
4 – Mértola
5 – Santana de Cambas
6 – São João dos Caldeireiros
7 – São Miguel do Pinheiro
8 – São Pedro de Sólis
9 – Via Glória
10 – São Sebastião dos Carros
11 – Alcoutim
12 – Giões
13 – Martim Longo
14 – Pereiro
15 – Vaqueiros
16 – Azinhal
17 – Castro Marim
18 – Odeleite
19 – Cacela
20 – Vila Real de Santo António

feira franca de 3 dias em Vila Real (a 10 de Outubro) e o mercado mensal em Castro Marim que, em 1856, a respectiva Câmara pede à sua homónima de Mértola para publicitar [290], contando assim com compradores e vendedores daquela vila do interior.

O início dos anos 50 representa no Baixo Guadiana, como no resto do País, o decisivo restabelecimento da tranquilidade na vida das populações e como consequência a reorganização das estruturas do espaço (Fig. 42 e 43). Os circuitos de transporte, as migrações de trabalho, as áreas cultivadas e de pastoreio, as feiras, redefinem-se pela (re)acção das comunidades. O poder local faz-se eco de vertentes distintas de um mesmo discurso: por um lado a consciência da extrema pobreza periférica, o abandono em que se encontra o espaço a que se pertence, facto que não deixa de delatar permanentemente junto do poder central, exigindo providências; por outro lado, perante a ameaça externa, a reacção de defesa da comunidade e do seu território, lembrando a unidade e a coesão desse "espaço em equilíbrio". Em sessão de 6 de Junho de 1856, a Câmara Municipal de Mértola reúne para deliberar sobre um notável desafio que lhe é feito: o estabelecimento de uma colónia agrícola no interior do concelho.

> "Foi presente a circular do Governo Civil d'este Districto, número cento quarenta e tres datado de vinte e úm de Maio acerca de falta de braços e estabelecimentos de novas colonias; e entrando a Camara na discussão do seu conteudo, resolveo por unanimidade e com voto do Administrador do Concelho, que n'este Concelho não ha ponto algum, em que possão estabelecer-se povoações ou colonias, sem prejuiso do ramo da agricultura: que tambem não ha terrenos baldios porque todos são cultivados por seus proprios donos, rendeiros, ou raçoeiros nos annos competentes de serviço: que por esta mesma rasão não ha terrenos, que possão dar-se por aforamento: que tambem não ha n'elle falta de braços; porque para os serviços de sementeira e preparos são de subejo os jornaleiros do Concelho, e para os de ceifa, se por ventura escaceião estes para conclusão em breve tempo de taes trabalhos, a provincia do Algarve os fornece." [291]

Próspera imagem esta que os homens bons de Mértola difundem uma vez sem exemplo, boicotando os intrusos. As vastas áreas baldias do concelho serão ainda mais que uma vez pensadas para o estabelecimento de colonos mas sempre sem grandes consequências [292].

romeiros em todo o tempo, pelos muitos prodigios que obra." (Luiz Cardoso, II, 1751, p. 530).

[290] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17, fl. 6v.

[291] *Ibid.*, fl. 7-7v.

[292] "Houve apenas em 1897 um projecto para ali se estabelecer uma colónia militar agrícola. Se bem que útil nunca foi posto em prática." (J. Bentes, 1918, p. 31).

A repartição da população algarvia em 1802 (Fig. 44 e 45) reflecte a imagem que Romero Magalhães deixara para o século XVIII [293]. A "ruralização" do reino do Sul é evidente, como é evidente a importância da área central da região com os seus quatro grandes concelhos (com mais de 10.000 habitantes): Faro, Loulé, Tavira e Silves [294]. As periferias a Leste e a Oeste, assemelham-se também. A mais importante característica de que falamos, a da "ruralização" está também patente nos concelhos algarvios do Baixo Guadiana: Alcoutim, Castro Marim e Vila Real de Santo António (Fig. 46). Confirmando a imagem de Antigo Regime que temos vindo a lembrar, a vila militar de Castro Marim controla ainda todo o espaço fluvial e de serra. Mas comparemos os valores demográficos de 1802 com os de 1864:

	1802	1864
Alcoutim	1.968	2.142
Giões	868	834
Martim Longo	1.312	1.819
Pereiro	835	851
Vaqueiros	820	1.236
Azinhal	786	1.265
Castro Marim	2.939	3.400
Odeleite	1.389	2.072
Cacela	875	2.059
Vila Real de Santo António	1.283	3.023

Fonte: T. Cabreira, 1918, p. 28 e *Censo* de 1864.

Face à insegurança dos números apenas duas ou três notas. As povoações da costa cresceram notoriamente, em especial a freguesia de Cacela. Vila Real quase iguala Castro Marim em 1864, que desde então não deixará de decair [295]. Sobre as freguesias do rio e do interior são dificeis de tirar quaisquer conclusões. Alcoutim mantém praticamente os quantitativos populacionais bem como as paróquias serranas de Giões e do Pereiro, enquanto Martim Longo e Vaqueiros, importantes nós na via Sul-Norte que de Tavira se dirige a Lisboa, crescem significativamente [296]. O mesmo sucede nas freguesias sobre o vale do Guadiana próximas da foz - Azinhal e Odeleite - com fácil e directo acesso à sede de

293 Na ausência de dados demográficos é-nos impossível construir uma sequência cartográfica entre 1802 e 1864. No entretanto ficam os movimentos de população que os anos de guerra civil forçaram: a concentração nos principais núcleos do interior e a partida rumo aos centros do litoral.

294 Ver as figuras VI, VII e VII in J. Romero Magalhães, 1988.

295 G. Ferro lembra para o atribulado percurso demográfico de Vila Real, além dos acontecimentos politico-militares, a epidemia de 1855-1856 e um importante abalo sísmico em 1859 (1954, p. 63).

296 Em 1857, a Câmara de Alcoutim discutirá mesmo se o estabelecimento de um médico não terá mais sentido no "centro do concelho". Aliás "[...] o concelho mede sete léguas de nascente a poente e a vila acha-se colocada na extremidade nascente e é no lado oposto que há mais 'espaço' " (A. Ascensão Nunes, 1993, p. 19).

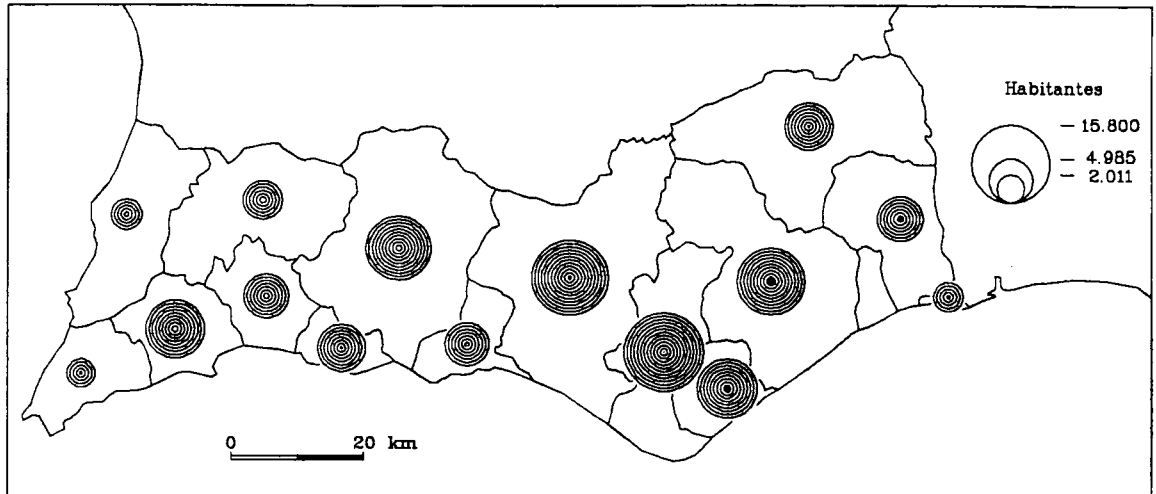
Fig. 44 – Distribuição da população nos concelhos do Algarve, em 1802.

Fonte: T. Cabreira, 1918, p. 26–28.

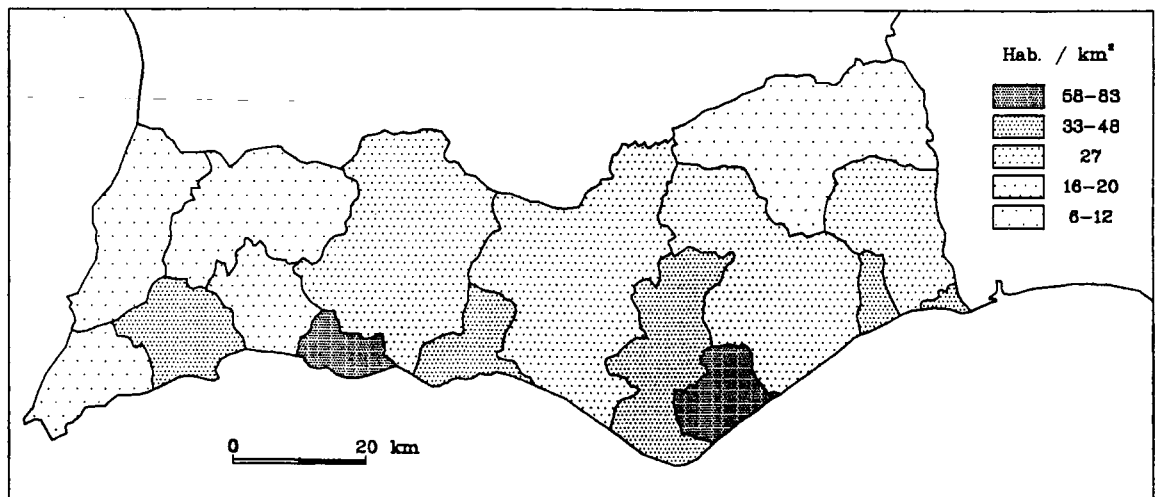
Fig. 45 – Distribuição da densidade populacional nos concelhos do Algarve, em 1802.

Fonte: T. Cabreira, 1918, p. 26–28.

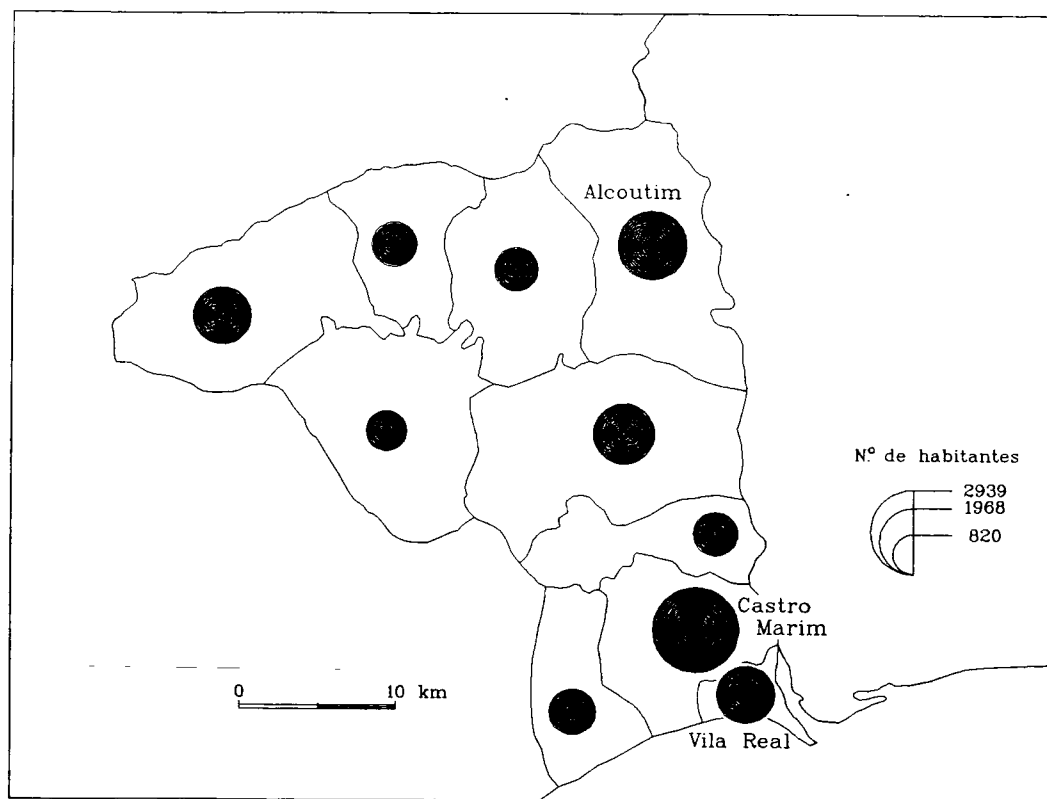
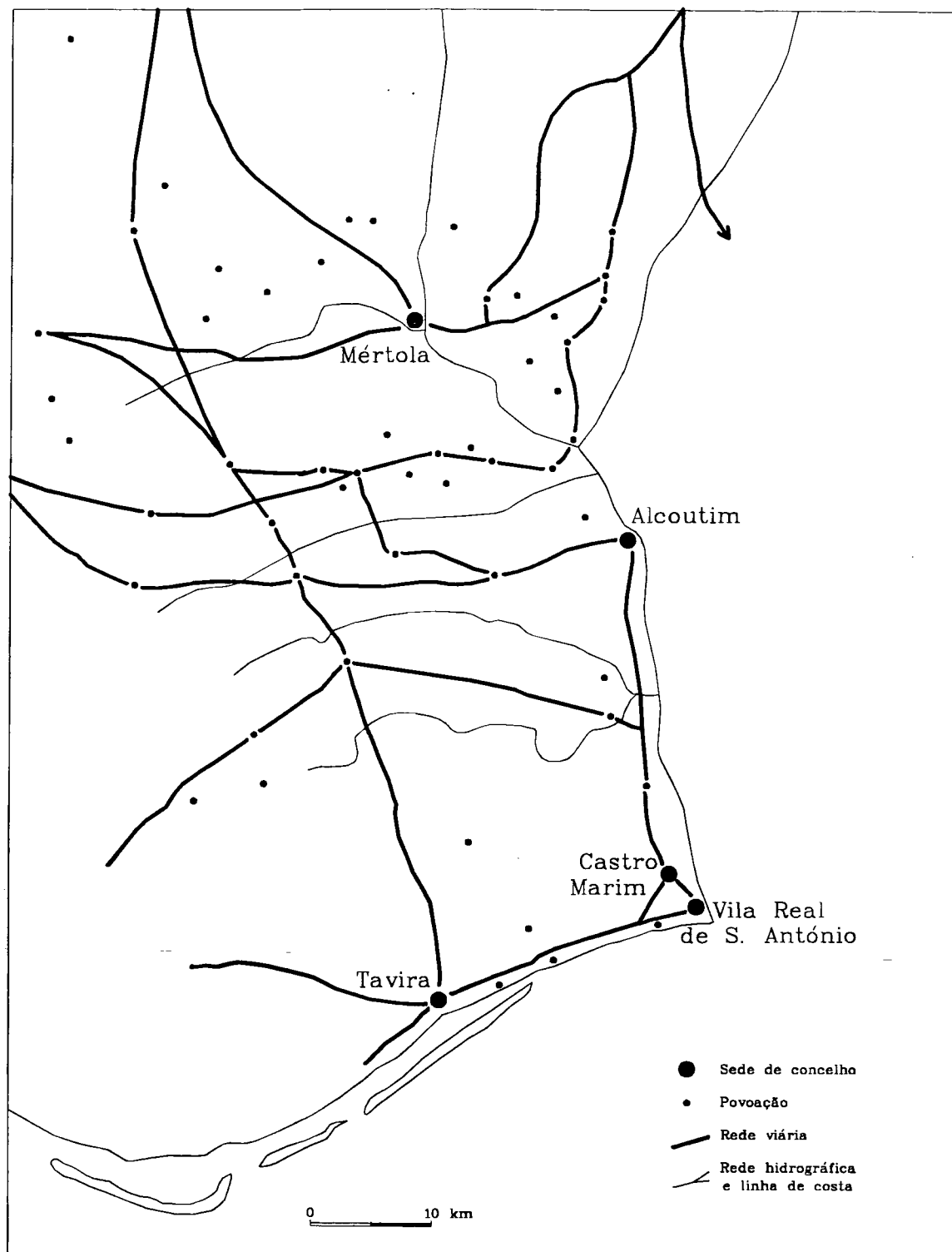
Fig. 46 – Distribuição da população nas freguesias dos concelhos de Alcoutim, de Castro Marim e de Vila Real de Santo António, em 1802.

Fonte: Thomas Cabreira, 1918, p. 27-28.

Fig. 47 – Povoamento e rede viária no Baixo Guadiana em meados do século XIX.

Fonte: Carta Geographica de Portugal (1860–1865), dir. F. Folque.

concelho, Castro Marim.

Com base na *Carta Geographica de Portugal* levantada entre 1860 e 1865 sob a direcção de Filipe Folque (na escala de 1:500.000) retivemos a rede viária local [297]. A organização espacial do Baixo Guadiana português e, especialmente, o limite da influência do rio é claramente visível (Fig. 47). Os dois eixos estruturantes Norte-Sul são: o Guadiana navegável que se continua pela estrada Mértola-Beja e a grande via terrestre que de Tavira se dirige para o Norte em direcção a Lisboa, por Vaqueiros, Martim Longo, S. Miguel do Pinheiro e S. Marcos da Ataboeira [298]. Este traçado terrestre não é único, já que existiam variantes paralelas para Leste e para Oeste a não muita distâcia. A primeira por Fernão Gil, Alcaria Alta e Giões, seguia para Norte por Via Glória [299]. A segunda, por Penalva e Cachopo ligava a Martim Longo e daí logo para Norte ou mais longe desde Giões [300]. Entre o Guadiana e a faixa de circulação terrestre mantém-se uma distância que ronda os 20/25 km. É esse o espaço disputado entre os dois corredores de circulação que atraem ou a partir dos quais se "vivifica" o espaço.

Existem para Nordeste da bacia de Mértola, o eixo secundário que pela margem esquerda se dirige à serra e à própria vila de Serpa [301] e no litoral algarvio, a importante ligação Leste-Oeste de Vila Real de Santo António a Tavira e a Faro. Porém, a importância do rio e da sua navegação na organização do espaço discute-se no interior serrano, do litoral ao Terges. É a orientação da rede hidrográfica que em muito decide essa importância. Na larga faixa serrana do Algarve Oriental as características da rede viária modificam-se de Sul para Norte face às condicionantes naturais. Diz Silva Lopes: "As estradas no Algarve são menos más na beira do mar, no barrocal porêm piores, e na serra péssimas. Algumas das povoações apenas se communicão entre si por veredas." [302] Os vales encaixados dificultam

---

[297] Quanto ao povoamento nota-se uma clara diferença de critérios entre o extremo Sudeste do Baixo Alentejo e o Algarve Oriental. Do Vascão para Sul localizam-se apenas as sedes freguesia e pouco mais. No concelho de Mértola, a faixa de povoamento entre as ribeiras de Oeiras e de Carreiras - Namorados, S. João dos Caldeireiros, Brites Gomes - desapareceu. Surgem, no conjunto de toda a área, três bandas de povoamento: o litoral algarvio, o interflúvio entre Vascão e Carreiras e um semi-círculo que envolve Mértola pelo Norte, nas duas margens do Guadiana.

[298] A importância desta via é lembrada, por exemplo, nas Cortes de Coimbra-Évora de 1472/73: "De Beja, dizem ahi os concelhos, vae uma estrada publica até Tavira, que era franca de portagem e de passagem, e ora a levam, e ainda em tresdobro na Aldeia [de Martim Longo]" (H. da Gama Barros, IV, 1922, p. 356-357).

[299] É provavelmente a figurada no mapa do Algarve de Balthazar Pereira Coutinho, de 1791 (BPE, Gav. IV, 23). Sobre o movimento que ela ocasiona nos núcleos por onde passa, refere Silva Lopes a propósito de Giões: "[...] tem bastantes almocreves, que andavam na estrada de Lisboa, a qual seguia por aqui vindo de Tavira, com carga de azeite e perdizes." (J. B. Silva Lopes, 1841, p. 328). Cláudio Torres atribui também a este eixo funções de canada (cfr. in Ângela Luzia *et al.*, 1984, p. 46).

[300] Cfr. Silva Lopes, 1841, p. 21.

[301] Refere-se a importância da ligação no texto dos Estatutos do Banco Rural de Serpa, aprovados a 7 de Março de 1840: "Artº 40º - São de interesse imediato para o geral da Agricultura o melhoramento da estrada que conduz a Mértola e uma boa direcção no desfruto, que pode tirar do Baldio da Serra grande e pequena." (João Cabral, 1968, p. 293).

[302] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 758. E Luvovico de Meneses: "Um barranco é a guela da serra, por onde o viajante se some para o ventre deste

fortemente a circulação e é também por isso que o eixo terrestre corre longe do Guadiana, mais próximo das cabeceiras das ribeiras. Assim, a ligação entre os dois eixos faz-se pelos topos aplanados dos interflúvios numa direcção Leste-Oeste, entre Carreiras e Vascão, entre Vascão e Foupana, entre Foupana e Odeleite. Para sul, o maciço de Alcaria do Cume (525m) situa-se mais para Leste e o vale da Ribeira do Beliche é bastante mais acidentado que o das suas vizinhas. Os importantes "nós" da via terrestre Norte-Sul (Vaqueiros, Martim Longo, S. Miguel do Pinheiro) comunicam com os "nós" da via fluvial e também passagens do Guadiana (Odeleite, Alcoutim, Mesquita), através de "nós" de segunda ordem (Zambujal, Giões e Pereiro, Espírito Santo), estrategicamente situados na malha local mais fina, dos caminhos da serra.

Uma última nota sobre os caminhos junto ao Guadiana. No mapa de Filipe Folque, a estrada que sai de Vila Real e Castro Marim para Norte apenas atinge Alcoutim [303]. De facto, é neste troço que encontramos povoamento junto ao rio, especialmente entre a foz do Odeleite e Alcoutim (Guerreiros do Rio, Álamo, Laranjeiras); daí para montante o encaixe do vale é maior com o declive das vertentes mais acentuado. A rede viária atinge o rio perpendicularmente para o atravessar em pontos determinados: Pomarão, Penha de Águia ou Mértola.

Toda a estrutura que deixámos enunciada se poderia resumir ao esquema da Fig. 48, no qual representámos os principais vectores que organizam o espaço. Em relação ao eixo terrestre o limite de influência do Baixo Guadiana navegável na segunda metade do século XIX não seria propriamente a "meia distância". O primeiro possuía sem dúvida, um forte poder de atracção entre as gentes da serra. A atestá-lo está a própria distribuição do povoamento que se aproxima com maior densidade do eixo terrestre. Do Vascão para Sul, a faixa de espaço dependente da estrada Tavira-Lisboa é claramente mais larga que a faixa dependente do Guadiana. Do Vascão para Norte, a atração do rio alastra no espaço, tirando partido das condições topográficas da área. O futuro dirá das alterações para Oeste dessa fronteira entre eixos de transporte. O Guadiana inicia um poderoso ciclo de vida fluvial, o espaço e as gentes do interior terão de ter a nova realidade em muita atenção.

---

organismo monstruoso, que o ingere famintamente durante a a marcha. Ninguém calcula como é enfadonho caminhar entre serros, serros e mais serros, sempre serros, eternamente serros, hirtos e duros, imobilizados na confusão devagar solidificados que se fossem a morrer infinitamente no horizonte, de maior a manor, na ondulação fria do terreno." (1906, p. 71).

[303] A rede é reproduzida na *Carta de Portugal* de E. de Bettencourt de 1863. Lembramos que o mesmo acontecia já no *Mappa Geographico...* de 1851 de Charles Bonnet, tanto mais que neste, o Algarve Oriental é a área mais distorcida cartograficamente face à ausência de triangulações executadas (cfr. J. R. Formosinho, 1990, p. 157).

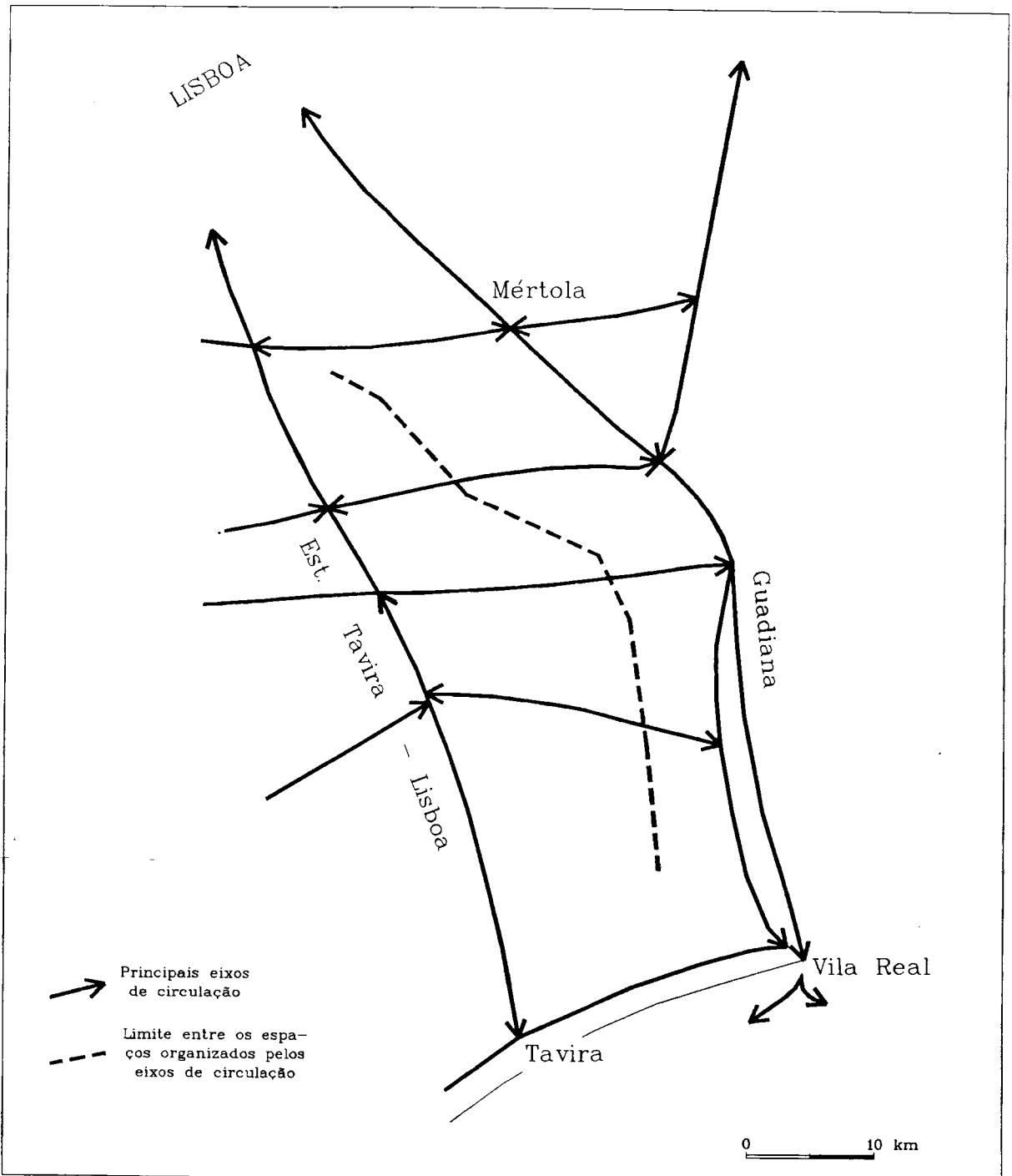
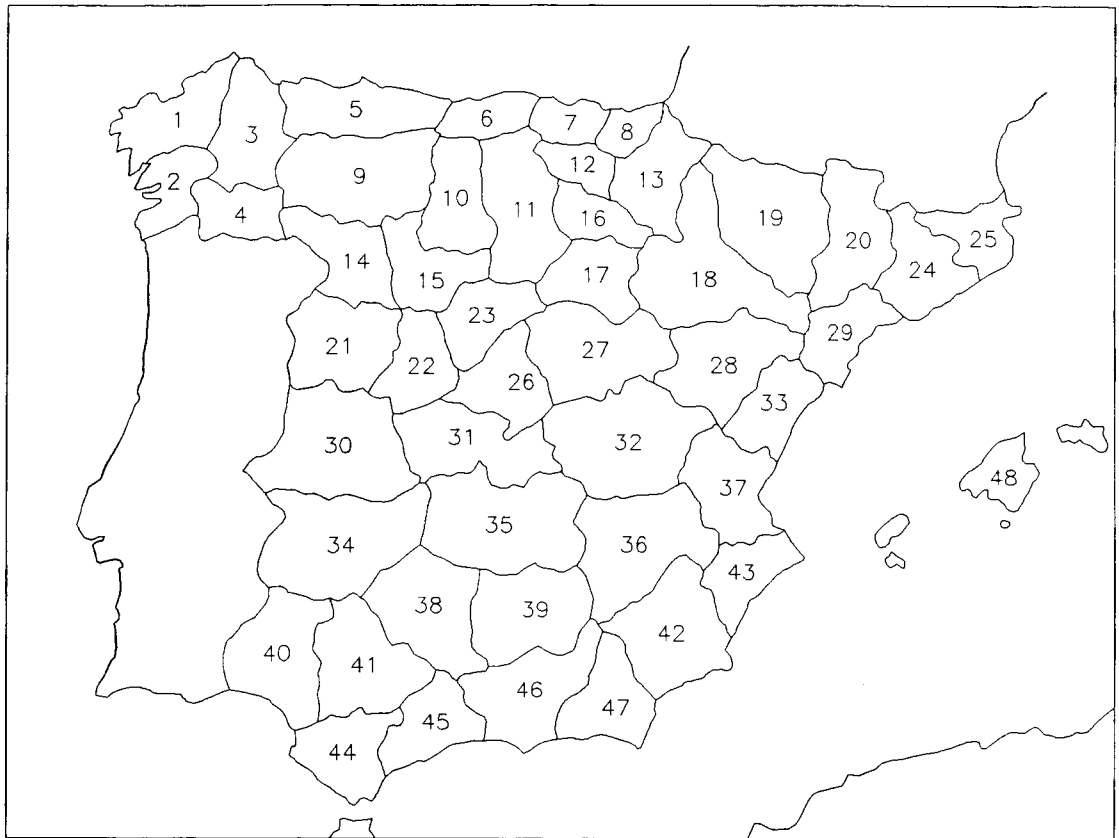
Fig. 48 – A organização do espaço em torno do Baixo Guadiana nos meados do século XIX.

Fonte: Carta Geographica de Portugal (1860–1865), dir. F. Folque.

Fig. 49 – Províncias de Espanha.

Fonte: *Atlas – Geografia*... 1902.

1 – La Coruña
2 – Pontevedra
3 – Lugo
4 – Orense
5 – Oviedo
6 – Santander
7 – Bilbao
8 – S. Sebastián
9 – León
10 – Palencia
11 – Burgos
12 – Vitoria
13 – Pamplona
14 – Zamora
15 – Valladolid
16 – Logroño
17 – Soria
18 – Zaragoza
19 – Huesca
20 – Lérida
21 – Salamanca
22 – Ávila
23 – Segovia
24 – Barcelona
25 – Gerona
26 – Madrid
27 – Guadalajara
28 – Teruel
29 – Tarragona
30 – Cáceres
31 – Toledo
32 – Cuenca
33 – Castellón de la Plana
34 – Badajoz
35 – Ciudad Real
36 – Albacete
37 – Valencia
38 – Córdoba
39 – Jaen
40 – Huelva
41 – Sevilla
42 – Murcia
43 – Alicante
44 – Cádiz
45 – Málaga
46 – Granada
47 – Almería
48 – Islas Baleares

Fig. **50** – Ayuntamientos da Provincia de Huelva.

1 – Alajar
2 – Aljaraque
3 – El Almendro
4 – Almonaster la Real
5 – Almonte
6 – Alosno
7 – Aracena
8 – Aroche
9 – Arroyomolinos de León
10 – Ayamonte
11 – Beas
12 – Berrocal
13 – Bollullos del Condado
14 – Bonares
15 – Cabezas Rubias
16 – Cala
17 – Calañas
18 – Campofrio
19 – Canaveral de León
20 – Cartaya
21 – Castano del Robledo
22 – El Cerro
23 – Corteconcepcion
24 – Cortegana
25 – Cortelazor
26 – Cumbres de Enmedio
27 – Cumbres de San Bartolomé
28 – Cumbres Mayores
29 – Chucena
30 – Encinasola
31 – Escacena del Campo
32 – Fuenteheridos
33 – Galaroza
34 – Gibraleón
35 – La Granada
36 – El Granado
37 – Higuera de la Sierra
38 – Hinojalos
39 – Hinojos
40 – Huelva
41 – Isla Cristina/La Redondela
42 – Jabugo
43 – Lepe
44 – Linares de la Sierra
45 – Lucena del Puerto
46 – Manzanilla
47 – Los Marines
48 – Minas de Riotinto
49 – Moguer
50 – La Nava
51 – Nerva
52 – Niebla
53 – La Palma
54 – Palos de la Frontera
55 – Paterna del Campo
56 – Paymogo
57 – Puebla de Guzmán
58 – Puerto-Moral
59 – Rociana
60 – Rosal de la Frontera
61 – San Bartolomé de la Torre
62 – San Juan del Puerto
63 – Sanlúcar del Guadiana
64 – San Silvestre de Guzmán
65 – Santa Ana la Real
66 – Santa Bárbara de Casa
67 – Santa Olalla
68 – Trigueros
69 – Valdelarco
70 – Valverde del Camino
71 – Villablanca
72 – Villalba del Alcor
73 – Villanueva de las Cruces
74 – Villanueva de los Castillejos
75 – Villarrasa
76 – Zalamea la Real
77 – Zufre

Nota: Os Partidos Judiciais da Provincia de Huelva que fazem fronteira com Portugal são: Partido de Ayamonte, Partido de Huelva e Partido Valverde del Camino. Compreendem os seguintes Ayuntamientos:

Partido de Ayamonte:

3 – El Almendro
10 – Ayamonte
36 – El Granado
41 – Isla Cristina
43 – Lepe
63 – Sanlúcar de Guadiana
64 – San Silvestre de Guzmán
71 – Villablanca
74 – Villanueva de los Castillejos

Partido de Huelva:

2 – Aljaraque
11 – Beas
20 – Cartaya
34 – Gibraleón
40 – Huelva
61 – San Bartolomé de la Torre
62 – San Juan del Puerto
68 – Trigueros

Partido de Valverde del Camino:

6 – Alosno
12 – Berrocal
15 – Cabezas Rubias
17 – Calañas
22 – El Cerro
48 – Minas de Riotinto
51 – Nerva
56 – Paymogo
57 – Puebla de Guzmán
60 – Rosal de la Frontera
66 – Santa Bárbara de Casa
70 – Valverde del Camino
73 – Villanueva de las Cruces
76 – Zalamea la Real

3.2 - O espaço espanhol

Entrados os primeiros anos do século XIX, as invasões francesas dão mais unidade económica e social a todo o Baixo Guadiana, rompendo as débeis ligações regionais, desarticulando dependências, isolando comunidades. As décadas seguintes terão localmente, no espaço espanhol, percursos históricos idênticos aos do lado português, caracterizados por uma forte instabilidade política que se repercute na vida das populações [304]. Se à escala local essa é a realidade, no conjunto do território espanhol o Baixo Guadiana dos meados de Oitocentos prova uma vez mais ser um espaço esquecido, longe dos interesses da política e da geopolítica dos carlistas, dos moderados ou dos progressistas. Se lembrámos os factos para o espaço português foi porque eles ocorreram no Baixo Guadiana e a sua existência foi (em muitos casos) determinante na futura organização da área e no evoluir da conjuntura nacional. Já para a faixa fronteiriça espanhola directamente relacionada com o rio, é mais difícil reconstituir um quadro correspondente. Contudo, não queríamos deixar de lembrar que o final dos anos de 1850 e início da década seguinte coincide com uma relativa acalmia política, com a permanência de Leopoldo O'Donnell na presidência do governo, com o apoio de moderados e progressistas, tirando partido da guerra em Marrocos (1859-1861) [305].

Após a criação da província de Huelva (antes parte integrante do Reino de Sevilha), no contexto das reformas administrativas de 1833 [306] (Fig. 49), o espaço estrutura-se paulatinamente em torno da nova capital (Fig. 50), que captará as funções repartidas pelos antigos e decadentes portos flúvio-marítimos e construirá uma tentacular rede de vias de comunicação. As polémicas políticas atingem a província, mas longe dos quadros de guerra da Andaluzia Oriental, do País Basco e de Navarra ou da capital.

O Baixo Guadiana espanhol atravessa os conturbados anos das regências de Maria Cristina (1833-1841) e de Espartero (1841-1843) e do reinado de Isabel II (1843-1868) largamente alheio a *pronunciamientos* e golpes palacianos, apesar da proximidade da

---

[304] A evolução do bandido romântico ao bandido político tem aqui como do outro lado da fronteira, cenários ideais. Os "zés do telhado" e os "remexidos" concretizam com liberdade as suas façanhas. "When, in the early nineteenth century, organized gangs of bandits had virtually disappeared from rural France, the Low Countries, and Rhinland, try still represented a scourge in rural Mediterranean Europe. In Southern Europe nineteenth century was an age of prolonged social, economic and political turbulence. These were precisely the conditions on which banditry thrived. [...] Various authors assume that in the course of the nineteenth century a transition occured from 'Romantic' to 'political' banditry." (H. Driessen, 1983, p. 97).

[305] "El *boom* de los ferrocarriles y las facilidades al capital extranjero significaran un auge de la actividad económica, extendida al textil y el comercio colonial catalán, y el inicio de la industrialización en el norte. Sin embargo, no se logró crear la base de una industria nacional, tanto por la primacía del capital extranjero en las minas y los ferrocarriles como por el sistema de privilegios políticos que precisaba toda inversión importante." (J. Solé Tura *et al.*, 1985, p. 54).

[306] Ver Francesc Nadal, 1987, p. 56-62.

fronteira e do envolvimento de Portugal em muitas das questões internas espanholas [307]. A importância do rio Guadiana - da sua navegação e das suas vilas ribeirinhas - é, como sabemos, pelo percurso histórico, completamente distinto para um e outro país. No caso espanhol o interesse é mínimo [308]. O papel que lhe é concedido pelos políticos e militares das guerras civis que opõem liberais e absolutistas em Portugal e em Espanha reforça essa imagem.

Directamente relacionada com o rio existia uma estreita faixa ao longo da margem, de Ayamonte para Norte, onde era possível uma policultura intensiva, tirando partido da fertilidade dos aluviões e da proximidade do grande núcleo populacional. Com o estreitamento do vale com vertentes de forte declive, o início da extensa área de solos esqueléticos e a ausência de povoamento próximo, esse aproveitamento desaparece. A "paisagem agrária" do Andevalo contíguo reflecte as interrelações entre solos pobres, clima severo e ocupação humana escassa [309].

Ao longo do rio apenas Sanlúcar de Guadiana organizava um outro pequeno espaço em função do rio: além da faixa ribeirinha para montante e para jusante da povoação, existia uma pequena bacia económica para o interior que coincidia *grosso modo* com a da Rivera de la Golondrina. Ao Norte, El Granado (no sopé da serra do mesmo nome) assumia um lugar de polarizador do espaço, com escoamento e abastecimento em Sanlúcar [310]. É P. Madoz quem melhor nos transmite essa imagem: "[...] frente á Alcoutin esta Sanlúcar de Guadiana, cuyo cast. domina á Alcoutin, y existe una barca para su paso: despues se encuentran huertas y haciendas bastante productivas y esquisitas frutas [...] despues se encuentran terrenos montuosos y sin cultivo; que hacen un contraste desagradable con la labor de la opuesta orilla, frontera de Portugal; mas al poco trecho principian las haciendas de Ayamonte, que por espacio de 3 leg. hacen tambien variada y agradable esta orilla." E frisando mais a dissimetria entre as duas margens, acrescenta: "[...] la márg. der. corresponde al Algarbe de Portugal, y su terreno es muy variado y pintoresco por las muchas ald., casas de campo, huertos y esmerado cultivo que se emplea: pero no se encuentran pueblos de consideración hasta llegar á la plaza fuerte de Castromarin, y despues á Villareal de San Antonio." [311]

[307] Cfr. C. Martí y Martí, 1985, p. 225.

[308] Nem mesmo o *bandolerismo* se expressa com intensidade comparável a outras áreas da Andaluzia, apesar das condições naturais e da estrada Sevilha-Lisboa o propiciarem (cfr. Santos Madrazo, II, 1984, p. 585).

[309] Ver o estudo de F. Núñez Roldán sobre este espaço, com base em documentação setecentista, mas que em muito poderia servir de ponto de partida em reconstituições espaciais para um século depois (1981).

[310] O solo de El Granado "es de inferior calidad" como grande parte do Andevalo (R. del Castillo, II, 1894, p. 25).

[311] P. Madoz, IX, 1847, p. 37.

Exceptuando a faixa marginal junto à foz e esta pequena bacia interior, todo o restante espaço espanhol próximo do rio pouca ou nenhuma relação tinha com ele e muito menos, toda a larga faixa serrana que de Leste a Oeste limita de modo já muito periférico o mesmo Baixo Guadiana [312]. Eram as importantes vias terrestres Norte-Sul, do centro do Andevalo à costa que organizavam o espaço [313]. Assim aconteceu seguramente e pelo menos desde o século XVI a meados de Oitocentos, ao longo de largos períodos de conflito bélico entre os países peninsulares [314]. Um bom indicador de tal situação é a repartição espacial das feiras mais importantes da província de Huelva que P. Madoz enumera nas suas "Notas Estadísticas". É ao longo da faixa litoral que elas se distribuem e, especialmente, relacionadas com as grandes vilas: Valverde del Camino em Julho, Lepe e Chucena em Agosto, La Palma del Condado e Villanueva de los Castillejos em Setembro, Niebla em Setembro e em Dezembro, Huelva e Gibraleón em Outubro e Manzanilla pelo Pentecostes [315]. A feira mais próxima do Guadiana é em Castillejos, o mais próspero centro do Andevalo, durante a romaria da Virgem de Piedras Albas.

Embora saibamos a obra de Madoz um imperfeito corte temporal ela é sem dúvida uma referência única para a reconstituição de um quadro geográfico dos meados do século XIX. A propósito de Ayamonte esclarece as relações históricas dos diversos núcleos: "[...] Ayamonte, Lepe, Redondela, Villablanca, Sanlúcar, San Silvestre, formaban el marquesado de Ayamonte, que hoy depende de la casa de Astorga. El Granado y Castillejos del marquesado de Gibraleón, y el Almendro, del ant. condado de Niebla. La Isla Cristina es una colonia catalana, levantada en la costa entre esteros y cuya fundación es del ultimo tercio del siglo anterior." Sobre as produções do termo de Ayamonte deixa Madoz uma minuciosa notícia: "Prod. agricolas consiste, en la cuarta parte del trigo necesario para el consumo, habas, garbanzos, yeros, cevada, avena, y centeno, bastante para el surtido del vecindario: los

---

[312] Afirma Moreno Alonso: "Si con anterioridad al siglo XIX la sierra norte de Huelva jugó un papel destacado en la historia de Andalucia occidental, por su situación activa de zona fronteriza o por su condición estrategica de avanzadilla frente a terrenos enemigos, el siglo XIX supuso su marginación definitiva. Su rasgo esencial desde entonces es el de un predominante aislamiento geografico que ninguno de los acontecimientos ni hechos de nuestra historia decimonónica logró, sustancialmente cambiar." (1979-b, p. 103).

[313] Como área a Sul do extremo ocidental da Sierra Morena a que E. Hernandez-Pacheco chama a serranía de Huelva, com altitudes máximas que rondam os 900 metros, encontra-se o Andevalo: "Al Sur de la alineación descrita se extiende, a más bajo nivel, la comarca del Andévalo, en donde las altitudes decrecen en 300 metros respecto a las inmediatas del Norte. Hay, pues, también en la zona occidental del macizo herciniano un escalón, cuyo piso inferior está constituído, como se ha dicho, por el carbonífero inferior y el silúrico superior, ambos con carácter pizarroso. La diferencia principal con el tramo medio de la Sierra Morena consiste en que en éste los depósitos terciarios del valle bético llegan hasta el mismo pie del escarpe montañoso, mientras que en el tramo occidental el piso bajo del escalón está libre de depósitos neógenos." (1926, p. 48).

[314] Comenta Sanchez Lora sobre os grandes circuitos de cereais que existem no século XVIII: "En el caso concreto de Ayamonte, ciudad situada junto al Guadiana, el trigo de Extremadura bajava a lomo de mulas [...] por caminos de herradura que a poco que el tiempo se metiera en agua quedaban impracticables provocando el hambre consiguiente en esta ciudad." (1980, p. 348).

[315] P. Madoz, 1869. Sobre as festas e romarias da Provincia de Huelva durante o Antigo Regime, ver F. Núñez Roldán, 1983-b.

montes de encina y alcornocal, engordan sobre 2.000 cab. de ganado cerdoso que en más de su mitad se consumen en el part. Se esporta alguna naranja para el comercio de cabotage, almendra en mayor cantidad, y mucho higo paso para el comercio de esportación al estrangero y al interior del país; y este prod. es el que deja más utilidad: tambien se da mucha madera de pino, muy á propósito para la construcción naval. El trigo que falta, se importa de Estremadura y de los pueblos del part. jud. de Huelva." Há uma referência especial ao "sector secundário" em Villanueva de los Castillejos: "[los vecinos] se ocupan en su mayor parte, en la ind. fabril, ejercitandola en fáb. de botones, curtidos y sombreros. Los demás se hallan dedicados a la agricultura." [316]

Todo este arrolamento das riquezas existentes levar-nos-ia a pensar num próspero território controlado desde o litoral por Ayamonte mas, deixa porém o mesmo Madoz uma breve e dramática nota sobre a real dimensão do existente e das consequentes carências em que vive a população: "Solo los pueblos manufactureros y pescadores, son los que gozan algunas comodidades en este terr., los agricolas son infelicisimos. Obsérvase á primera vista esta miseria en el aspecto raquitico de los moradores del campo: á veces los más pobres tienen que mantenerse en épocas angustiosas del año con raices silvestres." [317]

Directamente sobre as actividades económicas da cidade e área envolvente informa: "Producciones: Trigo, cebada, habas, garbanzos, higos, cera, miel y vino, todo en corta cantidad, haciendose indispensable la importación de los art. de primera necesidad, particularmente el trigo, vino y aceite; ganado lanar, cabrio y vacuno en número escaso; caza de liebres, conejos, perdices y algunos lobos y zorros; y pesca de diferentes especies." Porém "La primera y principal ind. de los hab. de Ayamonte es la pesca en el mar y r. Guadiana, á la que están dedicados sobre 800 individuos en los diferentes artes que se conocen en el pais [...]" À pesca junta-se a construção naval: "La maestranza es otra de las principales ind. de los ayamontinos, en cuyo astillero se han construido en todo tiempo y construyen en el dia, los mejores faluchos que se conocen. Agotadas como están las maderas en la época actual, tienen que traerlas de fuera; y esto ha disminuido considerablemente tan importante ramo de ind.; las maderas las buscan como más próximas en los campos de Cartaya, Lepe, Redondela e Alfaraque." E finalmente o comércio, que Madoz diz não ser de grande importância: "Se reduce á la importación por los barcos de la costa de frutos y efectos del reino, entre ellos el arroz, habichuelas, jabon, curtidos, papel y algunos géneros de lanas de nuestras fáb., y

[316] P. Madoz, IX, 1847, p. 193. Como exemplo das críticas coevas às informações divulgadas por Madoz, ver Casiano de Prado, 1851.
[317] *Ibid.* O comentário de E. Chao sobre os habitantes de Ayamonte não é mais entusiasta: "[...] pobres marineros [...] hacen la pesca en las costas de Larache y el contrabando de la sardina salada portuguesa." (1849, p. 94).

coloniales, cuyo consumo se hace en los pueblos comarcanos, y especialmente en los de Estremadura, conducidos en retorno por los arrieros de la misma, que importan trigo y demás prod. de aquel país, verificandose las negociaciones á dinero." [318]

A informação referente a Sanlúcar de Guadiana é bastante mais reduzida: "Se compone de 153 casas, entre ellas la del ayunt.; una escuela de instrucción primaria concorrida por 30 niños [...] En Sanlúcar hay establecido un puertocito con algunas lanchas para el transporte de pasageros y efectos á Ayamonte." As produções do termo são: "[...] trigo, cebada, centeno, alguna uva y frutas de varias clases; hay algun ganado lanar y cabrio, y caza de conejos, perdices, ciervos y jabalíes." Finalmente, o quadro da importação/exportação com o estrangeiro reflecte a modestia do consumo e a proximidade da proveniência (Alcoutim, fronteiro) e a variedade do "saído" chegado dos grandes centros do litoral para "exportação", o que quer dizer *contrabando* [319]. Sanlúcar serviria apenas de entreposto: "Articulos que han salido por este puerto para otros del estranjero en los dos años de 1844 y 1845, segun los datos oficiales de la misma aduana: aguardiente, arroz, azucar, jabon, paño, papel, plomo, quincalla, tejido de algodon, tejido de lana, tejido de seda. Articulos que han entrado: cera, cuescitron, crisoles, huevos, madera." [320]

A rede viária que cruza a parte ocidental da Provincia de Huelva conserva nos meados do século XIX uma estrutura que, *grosso modo*, desde a Reconquista e o estabelecimento da fronteira política, se solidificara lentamente e sobrevivera através dos conflitos [321]. São dois os grandes eixos existentes que põem em contacto Sevilha (capital do Reino) com as cidades do Algarve, por um lado, e com Lisboa, por outro. A primeira via, corre Leste-Oeste por La Palma del Condado e Niebla, contornando o estuário do Tinto-Odiel para atingir Ayamonte. A segunda tem duas variantes a partir de La Palma: pelo coração do Andevalo via Trigeros, Alosno, Puebla de Guzmán e Paymogo ou pelo sopé da Serra de Aracena via Valverde del Camino, Calañas, El Cerro de Andevalo, Cabezas Rubias e Santa Barbara [322]. De Ayamonte atingia-se Tavira, Faro, Silves e Lagos; de Paymogo ou

---

[318] P. Madoz, IX, 1847, p. 194-195. A ideia de decadência comercial para o conjunto da província dá-a o mesmo Madoz nas "Notas estadísticas" complementares ao mapa da província de Huelva de F. Coello (1869): "En muchos pueblos de esta provincia era antiguamente considerable el movimiento mercantil; pero en la actualidad se halla reducido al comercio de cabotaje, en las exportaciones que se hacen à distinctos puntos de nuestro litoral."

[319] Bory de Saint-Vincent, por exemplo, lembra a importância do contrabando nas várias povoações ribeirinhas do Baixo Guadiana (1823, p. 519).

[320] P. Madoz, XIII, 1849, p. 741. Gomez de Arteche uma década depois dirá que uma das funções de Ayamonte é de "[...] servir de deposito de los objetos de exportación que bajan de San Lúcar." (II, 1859, p. 509).

[321] Sobre fontes manuscritas e impressas para o estudo dos transportes em Espanha, ver F. Quirós Linares, 1971.

[322] Cfr. Santiago Lopez, 1818, p. 140.

Santa Barbara chegava-se a Serpa e daí a Beja e a Lisboa [323].

Para a primeira metade do século XIX as fontes existentes confirmam a importância da ligação entre Sevilha e Lisboa pela base da *Sierra* [324]. Mas se estes são os eixos Leste-Oeste (ou também Noroeste-Sudeste), não podemos esquecer os que com menor importância se desenvolviam Norte-Sul, ligando o interior com a costa e vice-versa [325]. Um deles é o que parte de San Juan del Pueblo e se dirige à *Sierra* via Trigeros, Beas, Valverde del Camino e Zalamea la Real. Um outro é o que do coração do Andevalo (Puebla de Guzmán) desce a Ayamonte por El Almentro, Villanueva de los Castillejos, San Silvestre de Guzmán e Villablanca, longe do Guadiana e ignorando-o por completo.

A confirmar esta imagem, a sobrepor-se e a utilizar esta estrutura encontramos o serviço oficial de correios, que pondo em contacto as populações fortifica as dependências espaciais. A Fig. 51 construída com base na *Carta de Correos y Postas* de 1860, deixa claro esse espaço extremo da faixa fronteiriça do Guadiana. Neste Sudoeste da Província de Huelva a única *condución a caballo* que se faz da correspondência é entre Huelva e Ayamonte, por Gibraleón, Cartaya e Lepe. Em direcção à fronteira apenas existem *conduciones a pie*: a partir de Gibraleón para Alonso, Puebla de Guzmán e Paimogo; a partir de Alosno para El Almendro e Villanueva de los Castillejos; a partir de Ayamonte para Villablanca. A fonte é omissa quanto ao meio utilizado para fazer chegar o correio a Sanlúcar de Guadiana, mas as alternativas são naturalmente duas: ou por embarcação eventualmente utilizada a partir de Ayamonte ou por caminho terrestre a partir de Villanueva de los Castillejos, como acontecerá posteriormente, quando o serviço for reorganizado e ampliado [326].

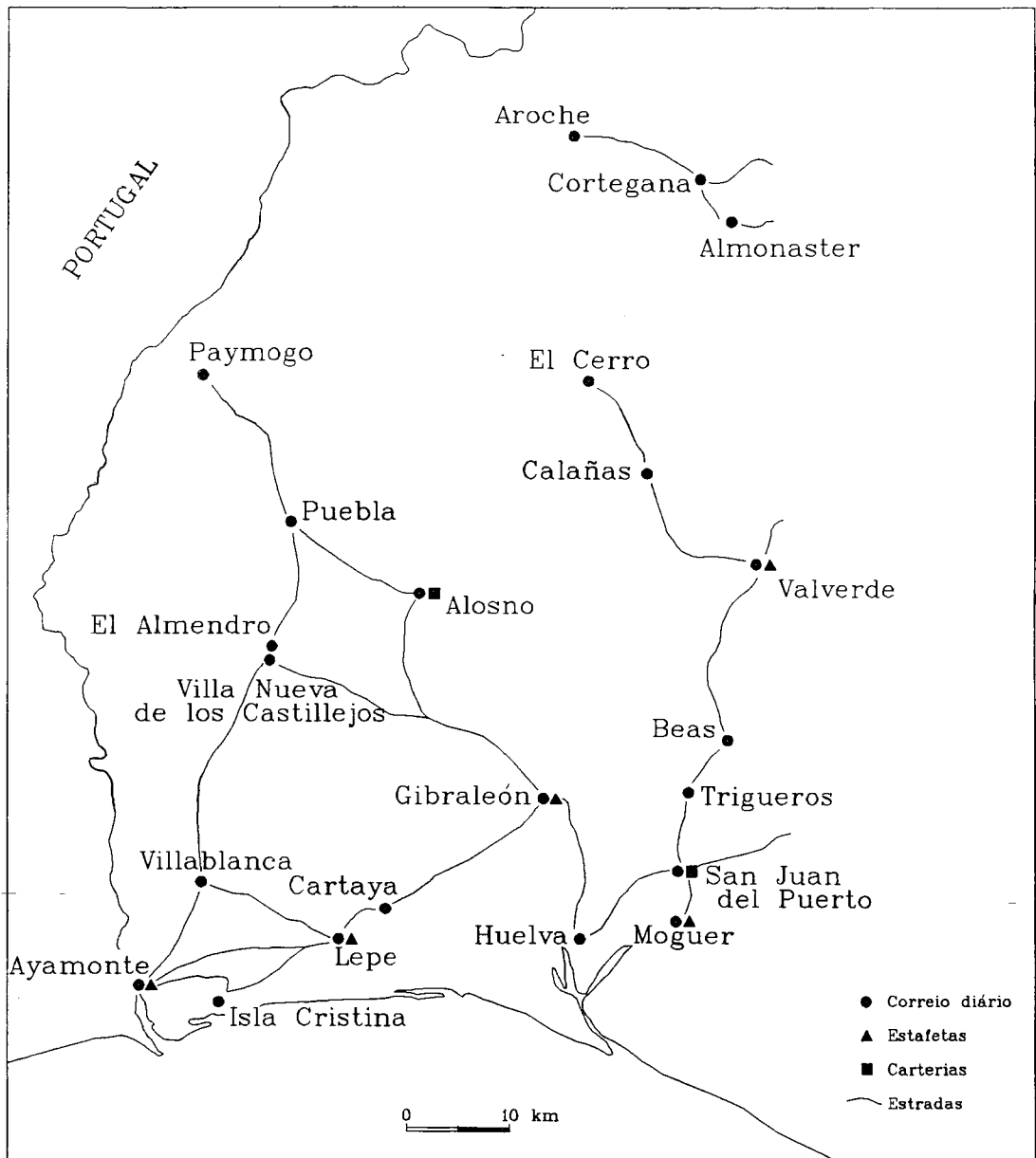
---

[323] Cfr. Santos Madrazo, I, p. 40, 41, 45, 46, 136, 138, 140 e 142. "Os conhecedores da topographia d'estes logares sabem que o trajecto de Hespanha para Portugal, caminho de Paymogo a Serpa, se faz atravessando o rio Chança no porto de Panalva e passando por Aldeia Nova." (J.M. Graça Affreixo, 1984, p. 80).

[324] Bory de Saint Vincent no seu *Guide du Voyageur en Espagne* (1823) lembra a importância de Valverde del Camino "[...] sur la route qui, de Seville, par Serpa et Bejá, conduit à Lisbonne à travers l'Alentejo." (p. 519). Eduardo Chao, por seu turno, refere que por El Cerro de Andevalo passa a estrada que liga Sevilha a Lisboa (1849, p. 94). Sobre a obra de Saint-Vincent referente a Portugal, *Géographie Politique du Portugal*, editada em Paris no final dos anos 20 e a sua recepção em Portugal, ver A. Silbert, 1981, p. 212.

[325] P. Ponsot recorda o reduzido escoamento do interior donde avultariam os minérios: "Les produits miniers de Sierra Morena gagnent directement les petits ports de la côte, sans créer une grosse demande de transports en raison du faible volume de la production." Mas lembra também as características dos circuitos de distribuição do que chega aos pequenos e grandes portos do litoral: "La redistribution des produits importés [...] gagnent peu à peu, à partir de Séville ou d'un port secundaire les villages de l'intérieur comme par capillarité, les à-coups et contre-temps n'ayant guère d'importance; par étapes aussi, constituées par un réseau assez dense de petites foires qui jouent parfaitement le rôle de relais intermittents." (1976, p. 1196).

[326] Cfr. R. del Castillo, III, 1894, p. 522.

Fig. **51** – Organização do serviço de correios no Sudoeste da Província de Huelva, em 1860.

Fonte: *Carta de Correos y Postas*... 1860.

CAPÍTULO III

O CICLO DO MINÉRIO

CAPÍTULO III

O CICLO DO MINÉRIO

"Jorge enrolou um cigarro, e muito repousado, muito fresco na sua camisa de chita, sem colete, o jaquetão de flanela azul aberto, os olhos no tecto, pôs-se a pensar na sua jornada ao Alentejo. Era engenheiro de minas, no dia seguinte devia partir para Beja, para Évora, mais para o sul, até S. Domingos; e aquela jornada, em Julho, contrariava-o como uma interrupção, afligia-o como uma injustiça. Que maçada por um Verão daqueles! Ia dias e dias sacudido pelo chouto de um cavalo de aluguer, por esses descampados do Alentejo que não acabam nunca, cobertos de um restolho escuro, abafados num sol baço, onde os moscardos zumbem! [...] Mas voltaria em breve; esperava fazer um bom negócio com o Paco, o espanhol das minas de Portel, trazer talvez alguns centos de mil réis, e teriam então a doçura do mês de Setembro."

Eça de Queiroz

O estudo da exploração mineira para o conjunto do território português em geral e para o Sul do País em particular, continua por fazer. Existem trabalhos dispersos e de características muito diversificadas, onde os aspectos eminentemente técnicos preponderam. As monografias de minas não são também abundantes. A análise da indústria extractiva, como de qualquer outro ramo, exige contributos de vários saberes, da Mineralogia à Economia, da História à Sociologia, da Demografia à Ecologia, da Hidrologia à Geografia. A nossa abordagem ao tema há que enquadrá-la exclusivamente no âmbito da Geografia histórica [1]. O fenómeno interessou-nos apenas como elemento de um espaço histórico, imprescindível de estudar para a reconstituição deste, indispensável de interpretar para a compreenção do desenvolvimento da organização do espaço. Retivemos, por isso e apenas, as referências à relação mina/espaço, quer elas respeitem à distribuição das explorações, às

[1] No estudo de uma área mineira não é fácil seleccionar os aspectos a considerar para a compreensão do processo espacial ocorrido. Diz Maria Teresa Estevan Senis, com base no caso da Sierra de Cartagena: "Son numerosos los aspectos y problemas que plantea el estudio de una zona minera. Nos interesa conocer en primer lugar los minerales extraídos, las zonas productoras y la evolución de las técnicas empleadas. Reunimos estos temas en el capitulo de la explotación, cuya mayor dificuldad proviene de la complejidad mineralógica de la Sierra de Cartagena, productora de plomo, cinc y hierro, aparte de otros sin importancia económica. En el aspecto económico tenemos que analizar la producción y los factores que influyen en ella. Estudiar el aspecto de la coyuntura tanto mundial como española, la política económica nacional, el mercado extranjero, los precios, y la influencia de estos factores en las fluctuaciones de la producción cartagenera. Separar la parte que en proceso le corresponde a las causas intrínsecas de la zona, como agotamiento de sus criaderos, dificultades de extracción, atraso técnico y comercial, etc. Otra vertiente del tema lo forman los aspectos sociales derivados de la nueva actividad industrial. Los grupos sociales de propietarios, técnicos y obreros, y sus relaciones mutuas; la organización de las empresas, la práctica del arriendo, los salarios; el aumento demográfico de la comarca y, como consecuencia, la formación del municipio." (1966, p. 63-64).

migrações de trabalho ou aos circuitos de escoamento da matéria prima. Assim, não procuraremos fazer uma história exaustiva das "minas do Guadiana", mas antes reconstituir a evolução do seu papel num espaço ao longo de um tempo, enquadrado quer no âmbito nacional (Portugal e Espanha), quer no económico, a que pertencem.

À Mina de São Domingos será concedida uma particular atenção, pela importância determinante em todo o ciclo do minério no Guadiana. Ainda que baseados maioritariamente em fontes indirectas, foi possivel reconstituir algumas imagens espaciais que contribuem em larga medida para avaliar do impacto real da exploração mineira na área envolvente e em todo o Baixo Guadiana.

Alan Baker citando P. Wheatley afirma: "If we want to investigate change, then we must devise categories of change for our study: we must 'focus' our attention on events *of* change rather than on events *in* change." [2] Por esta razão falaremos demorada e repetidamente sobre minas - explorações donde se extraem milhões de toneladas de pirites de ferro e cobre - já que são elas que irão transformar todo o Baixo Guadiana navegável durante aproximadamente um século [3].

São três, os principais elementos que se procuram nesse tipo de matéria prima: o ferro, o cobre e o enxofre. "Pyrite is a specific cubic mineral FeS_2. 'Pyrites' is a loose term used (e. g. in commerce) to inlude pyrite (FeS_2), and Chalcopyrite ($CuFeS_2$ = Copper pyrites)." [4] Obtidos por processos químicos mais ou menos complexos que variaram ao longo do tempo, a procura de um ou outro foi também desigual em cada período histórico. No dizer de Sebastián Coll: "[...] a partir del mineral de cobre, generalmente pirita [...] se sacaban tres productos basicos: el acido sulfurico aprovechado por la industria quimica, en un primer momento para la fabricación de sosa caustica aplicada al branqueo de los productos de los sectores textil y papelero, y posteriormente utilizado como uno de los componentes basicos en la obtención de superfosfatos. El sulfato de cobre, que se utilizó con éxito en la viticultura para luchar contra la filoxera, y por supuesto el cobre en estado metalico." [5] O desenvolvimento agrícola e industrial oitocentista em muito aproveitou esta

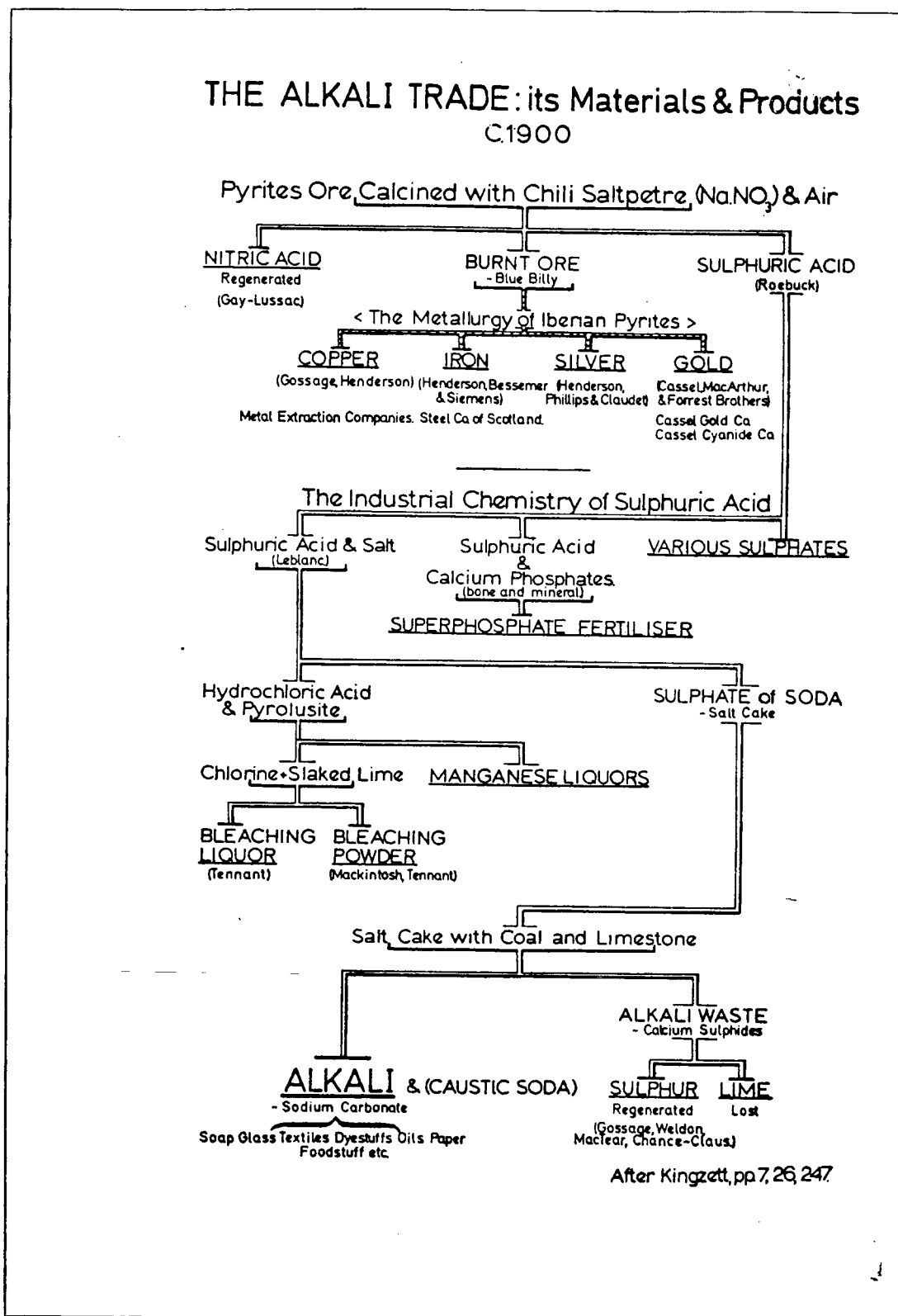
---

[2] A. Baker, 1972-b, p. 15.

[3] Sobre a Geografia da Indústria Extractiva ver a obra clássica de N. Pounds, *The Geography of Iron and Steel* (1959), embora pouco relevo seja aí dado ao factor histórico. Ver a recensão de H. Baulig in *Annales E.S.C.* (1960).

[4] S. Checkland, 1967, p. 23."Strictly speaking pyrites is pure bi-sulphide of iron (FeS_2), with a theoretical composition of 46.67 per cent iron and 53.33 per cent sulphur. However, these proportions are never obtained in natural ores owing to the presence of 'impurities', such as copper, lead, zinc, silver and gold. The ores were mined by the British companies principally for the sulphur and copper which might, by various means, be recovered from them." (Ch. Harvey, 1981, p. 46).

[5] S. Coll, 1977, p. 7.

Fig. 52

Fonte: S. Checkland, 1967, p. 134.

particular matéria-prima para a fabricação de uma infindável série de produtos que isoladamente ou em conjunto com outros de proveniência distinta respondiam a mais diversificadas procuras dos mercados [6] (Fig. 52). O Baixo Guadiana atravessa exactamente esse especial período histórico.

1 - As explorações mineiras da Província de Huelva

Em 1831 publica-se em Madrid, de António Perez Domingo, *Memoria sobre las minas en la Peninsula, sobre la riqueza que han producido, y mejoras de que es susceptible este ramo*. Uma obra mais na sequência dos trabalhos académicos de Setecentos onde é lembrado o secular abandono da exploração mineira em Espanha apesar das vastas riquezas existentes no subsolo. De entre estas o cobre é naturalmente citado: "En cuanto á las minas de cobre son innumerables las que se encuentran en casi todas las provincias de España: hay muchas en Estremadura, en Sierramorena, en tierra de Segura." [7] No contexto geral de decadência que historicamente se arrasta e no quadro geográfico peninsular excepções há que confirmam a regra como são as minas de Almagrera, em Almeria e de Rio Tinto, em Huelva [8]. Elas são bons exemplos de explorações mineiras que na primeira metade do século XIX vivem uma complexa existência justificada pela importância e riqueza das jazidas.

---

[6] "Los dos productos aprovechables de la pirita experimentarón un importante crecimiento en su demanda durante la segunda mitad del siglo XIX: el cobre, a partir del nacimiento de la industria electrica, y el azufre, en función del crecimiento de la industria quimica." (*id.*, 1983, p. 399). Um exemplo paradigmático da utilização do cobre é a dos cabos submarinos que nos meados de oitocentos estabeleceram o contacto telegráfico entre os diversos continentes. Só em 1861 foram colocadas 11.000 milhas de cabo submarino (K. Hilton, 1967-b, p. 23). A condutibilidade eléctrica é uma das principais propriedades do cobre, daí a sua utilização no transporte de energia (M. Ortega y Gasset, 1946, p. 317).

[7] A. Perez Domingo, 1831, p. 41. O não aproveitamento dos jazigos mineiros prende-se com causas várias e talvez uma das mais graves seja: "[...] la ignorancia general en que estamos de las ciencias de que depende la mineria, siendo indispensable su conocimiento para las muchas y muy complicadas operaciones que exige este ramo." (*ibid.*, p. 16). *El minero español* (1841) de Don Micasio Anton, dedicando ainda larga atenção aos aspectos históricos da exploração mineira em Espanha é, contudo, um já importante contributo científico sobre a distribuição geográficia e os tipos de minas existentes.

[8] Cfr. Lucas de Aldana, 1873 e 1875. Sobre o exemplar processo das minas do distrito de Berja (Almeria), na primeira metade do século XIX, ver G. Núñez Romero-Balmas, 1985. Ver para o tema e a área a importante recolha bibliográfica de J.M. Lopez Piñero *et al.*, 1973.

1.1 - A descoberta e a exploração

Lucas de Aldana sintetiza em 1873, a evolução do processo de exploração mineira em Huelva:

> "En la provincia de Huelva y limites de la de Sevilla se habian hecho al calor de las minas de Riotinto, explotadas por el Estado, 23 registros y denuncias desde 1826 á 1840, y desde 1841 á 1848, subió su número á 222 registros y 327 denuncias. [...] La mina de San Miguel en explotación y con principio de beneficio, con otra mina no explorada fuerón oferecidas en venta al Sr. Duque de Glucksbierg, ministro que habia sido de Francia en la Côrte de España á cuyo reconocimiento fué destinado en Febrero de 1853 el ingeniero extranjero D. Ernesto Deligny que leyó antes de su partida cuanto se habia publicado en la *Revista Minera* sobre Rio Tinto y su distrito, la memoria de Ezquerra y la de Mamby, y a la vista de los terrenos conversó largamente con los Ingenieros del distrito y operarios de minas, empreendiendo en Marzo un viaje de exploración á cuyo termino presentó en Huelva registros y denuncias de Tharsis, de la Herreria, Poyatos, Cueva de la Mora, y otros en número de cuarenta e tantos expedientes." [9]

No texto de Aldana referem-se duas importantes realidades sobre o fenómeno: as "febres mineiras" que periodicamente acometem as regiões espanholas e o investimento estrangeiro que ganha força através das concessões reconhecidas oficialmente [10]. No caso espanhol é a legislação mineira de 1848 que condicionará largamente o rumo do sector [11], mas são as grandes alterações na economia mundial que provocam local e regionalmente realidades muito específicas. A legislação reflecte a procura cada vez mais forte dos mercados internacionais junto de novas possíveis áreas de exploração de matéria-prima [12].

O processo que leva à descoberta e registo da grande mina de Tharsis (entre outras) é o mesmo que respeita a minas alentejanas, realizado pelos mesmos intervenientes, a partir das mesmas bases e com os mesmos objectivos. Lucas de Aldana lembra os nomes do Duque de Glucksbierg e de Ernesto Deligny, como lembra a importância da divulgação dos jazigos

---

[9] Lucas de Aldana, 1873, p. 247.

[10] "The necessity for European manufacturers of sulphuric acid to look to pyrites as a source of sulphur [...] arose essentially as a consequence of two divergent tendencies. On the one hand, the market facing the acid manufacturers at this time could not have been more favourable. From the 1820s onwards the rise of the Leblanc alkali trade, and to a lesser extent the growth of the superphosphate fertilizer trade, ensured a steady increase in consumption. On the other hand the problems of sulphur suply grew more serious with time. The dangers confronting acid mànufacturers in this respect stemmed from the fact that they were almost totally dependent on Sicilian brimstone as a source of sulphur. Brimstone prices rose sharply on each occasion, but despite the subsequent decrease, the lesson was well-learned by the European consumers: new sources of sulphurous material had to be found." (Ch. Harvey, 1981, p. 21).

[11] "[...] cabe señalar, como la dependencia se posibilita por la legislación minera vigente [...] condición necesaria pero no suficiente a la hora de aplicar el modelo de la dependencia. La dependencia se posibilita, porque tanto a nivel general, como a nivel particular, opera sobre unas estructuras economicas especialmente vulnerables a la misma." (R.Castejon Montijano, 1977, p. 124).

[12] "A partir de 1849, época en que los financieros europeos comienzan a comprar y alquilar los criaderos del sur-oeste ibérico." (M. Flores Caballero, 1981, p. 11). A estatística que Lucas de Aldana divulga é sintomática do controlo conseguido sobre a "febre mineira" que acontecia desde o início da década de 40. Nos quatro anos seguintes apenas se registam 30 minas, lembra Aldana, contra as 222 oficializadas nos oito anos anteriores à lei.

mineiros através dos periódicos científicos, como é o caso da *Revista Minera* [13]. Embora fosse este o mais conhecido e divulgado título, outros eram os locais onde o mesmo tipo de informação era tornada pública por homens de ciência e técnicos especializados [14]. Será esta imprensa em primeiro lugar, quer a editada nos próprios países, quer a publicada nos grandes centros da Europa, a divulgar as noticias sobre possíveis locais onde estabelecer explorações mineiras [15]. A primeira, enquadrada na política desenvolvimentista e de reconhecimento dos territórios nacionais, a segunda com intuitos claramente "coloniais" como provaremos repetidamente.

A história dos minérios da bacia do Guadiana parece ter-se iniciado com a publicação de uma *Real Orden* de 16 de Fevereiro de 1849 que nomeava D. Filipe Naranjo y Garza para levar a cabo um detalhado levantamento hidrológico, geológico e mineiro da bacia. Nas suas palavras:

> "Habiéndoseme encargado de Real ordén, el exámen geologico del terreno que baña el Guadiana, para averiguar entre otras cosas, si en algun punto de aquel, podria intentarse con buen éxito la perforación de pozos artesianos, se me dierón al efecto por la Dirección general de minas las instrucciones siguintes:
>
> 1ª Reconocer la citada cuenca en toda su extensión.
>
> 2ª Designar los grupos de rocas que la constituyen.
>
> 3ª Determinar el limite de formaciones diferentes y el espesor é inclinación de las capas en los terrenos de sedimenta.
>
> 4ª Marcar los puntos más notables que tengan relación con la mineria y principalmente aquellos en que para beneficio de la agricultura puedan adquirirse agua é riego ya por la perforación de pozos artesianos ó por otros medios.
>
> 5ª Ilustrar este trabajo con los cortes geologicos necesarios para examinar la estructura y disposición de las rocas y puntos de más interés de la cuenca.
>
> 6ª Recojer encuanto sea posible una colección de minerales, rocas y fociles del terreno, con destino à la colección geografica del Reino." [16]

---

[13] Afirma G. Chastagnaret sobre este periódico científico: "[...] la revista sirve al conjunto de los intereses capitalistas en el sector minero y de la metalurgia, lo que sería confirmado, indudablemente, por un análisis de su actitud frente a los conflictos sociales, ya que el punto de vista patronal es el más regularmente compartido por los redactores de la revista." (1975, p. 235).

[14] Aldana lembra D. Joaquin Ezquerra del Bayo, que já em 1845 afirmava nas páginas dos *Anales de Minas:* "Los minerales de cobre son tal vez los que más repetidamente se anuncian en España y los que más dinero han hecho perder à nuestros mineros. Por todas partes se ven rocas pintadas de verde, se siguen estes indicios y al instante se tropieza con piritas cobrizas, carbonatados y cobre grises [...] Pero á las pocas varas desaparecen enteramente tanto en longitud como en profundidad." (p. 419). As grandes minas de pirites de cobre "espanholas" exploravam-se então na sua colónia de Cuba mas encontravam-se na posse dos ingleses à semelhança do que aconteceria depois na Andaluzia: "[...] en España nos falta cobre, y á apesar de eso, nuestros ricos y abundantes minerales cobrizos de la Habana se llevan à fundir à Inglaterra, sin que podamos saber siquiera, qué parte de esta riqueza les toca à los pocos socios españoles que forman parte de la grande empresa que se utiliza de aquellas minas." (*ibid.*, p. 421).

[15] A *Revista Minera,* ao publicar em 1906 um trabalho de Eugène Ackermann sobre a indústria mineira em Portugal, comentava à guisa de introdução: "Se publica tan poco en Portugal acerca de mineria y es tan poco lo que sabemos de la industria del país vecino, que creemos conveniente traducir el siguiente articulo de la *Révue Mineralurgique.*" (LVII, 2.082, 1906, p. 466).

[16] F. Narranjo y Garza, 1850, p. 65-66. Sobre as minas da província de Huelva dá Ezquerra del Bayo preciosas indicações num artigo publicado no *Boletin Oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Publicas,* em 1850, em particular sobre as antigas, existentes a Norte do Andevalo: "[numa] zona paralela é inmediata á la Sierra de Aroche ó de los Aroches, ha habido durante muchos siglos y desde una

Não é propriamente uma viagem diletante, antes de uma verdadeira "expedição científica naturalista" se tratava, embora os fins se mostrem muito concretos, necessários e a atingir com uma certa brevidade [17]. Também em 1850 sai a lume na *Revista Minera* uma "Noticia sobre una formación metalifera de la provincia de Huelva" assinada J.M.L. e datada de 1847. O texto é bastante interessante pelo detalhe concedido às áreas próximas do Guadiana:

> "El mineral cobrizo de la Puebla de Guzmán y el Alosno tiene mucha galena pero muy pobre. Al E. del camino que une estos dos pueblos hay un grupo de montañas denominado Sierra de Santo Domingo, en cuyo centro se nota una grande escavación en forma de crater, que parece ser o foco principal de la erupción del grupo, junto al cual se encuentran algunas montañas conicas aisladas, donde asoman los mismos criaderos. Los trabajos antiguos son tal vez tan considerables aqui como en Rio Tinto [...] La Vuelta falsa podria ser un gran centro de producción si fuesen bien dirigidas las labores de la mina, y los trabajos metalurgicos acomodados á la pobreza del mineral, cuya abundancia unida á su proximidad á la parte inferior navegable del Guadiana, son elementos que asegurarian su porvenir." [18]

Com este chamariz como pode resistir o ex-embaixador francês em Madrid às propostas que lhe fazem para que compre minas no Sul? [19] Em Fevereiro de 1853, o reconhecimento é encomendado ao engenheiro Deligny para que verifique e registe o encontrado. O tesouro não é pequeno do lado espanhol (Tharsis, Herreria, Cueva de la Mora), como não será do lado português. A melhor descrição da viagem do engenheiro francês é a feita pelo próprio e divulgada em 1863 nas páginas da *Revista Minera* [20]. Deligny deixa claro desde o início a razão da sua deslocação: os donos das pequenas e pouco rendáveis explorações mineiras pretendiam vendê-las ao ex-embaixador francês. A (re)descoberta de Tharsis é emocionante:

---

epoca muy lejana, una gran actividad en las labores mineras, que deben haber producido cantidades inmensas de metales, la mayor parte de cobre." (p. 416).

[17] A provar esta hipótese, a publicação dos relatórios escassos meses após o decreto: na *Gazeta de Madrid* de 22 de Julho de 1849 e no *Boletin Oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Publicas* de 21 de Março do ano seguinte. Finalmente corrigidos e aumentados saem no primeiro tomo da *Revista Minera* (cfr. *Revista Minera*, III, 1852, p. 715). Curioso é notar a coincidência de datas e de periódicos com o citado artigo de Ezquerra del Bayo (1850).

[18] J. M. L., 1850, p. 54.

[19] Ver J. Salom Costa, 1967. Sobre a importância e o objectivo da divulgação das informações comerciais e industriais redigidas pelos corpos diplomáticos estrangeiros estabelecidos em Espanha comenta Clara Eugenia Núñez: "Con relacion a la mineria [...] no podemos decir que ninguna de las referencias se haga de forma casual, ya que más bien responden, en todo momento a unos objetivos muy claros, los responsables quizás de la maior unidad de critério de estos informes [...] El panorama de la mineria en Andalucia, aparece minuciosamente dibujado [...] A una descripción de los yacimientos mineros, su riqueza - tanto potencial como real -, la variedad de los minerales, etc., se añade el analisis de las condiciones de la explotación, causas de las deficiencias, soluciones que se podrían explicar, coste de la extracción, rentabilidad aproximada de las exportaciones, etc., que unido a la importancia concedida al estado de las comunicaciones con los puertos más cercanos pone claramente de manifiesto a finalidad de los informes: promover o impedir la inversión de capital britanico en la mineria andaluza según el caso." (1984-b, p. 443).

[20] E. Deligny, 1863.

"[...] fui à reconocer los grandes escoriales y trabajos viejos del Alosno. Caminaba con una emoción, con una impaciencia, apenas contenida, por el camino de la Puebla de Guzmán hacia lo que mi guia Puebleño llamaba los escoriales grandes. [...] Antes de llegar, ya sabia que iba à encontrar cosas grandes, pero à pesar de todo, cuando en medio de los escoriales, teniendo à cada lado estensos terrenos colorados, me ví en otro rio-Tinto quedé asombrado [...] Al dia siguiente escribia al Duque de Glucksbierg llamaremos "Tharsis" à las minas del termino de Alonso. [...] Así que llegué á Huelva presenté los registros y denuncias de Tharsis, de la Herreria, de Poyatos, de la Cueva de la Mora, de la Sierra Vicaria y otros varios." [21]

Do acordo entre Deligny e Decazes e como consequência das descobertas e registos efectuados, formou-se a "Compagnie des Mines de Cuivre de Huelva". As distintas ligações aos sectores do capital, do comércio da indústria transformadora sintetiza-as Sebastián Coll: "Los promotores del negocio fueron el ingeniero de ferrocarriles *E. Deligny* el *Marqués de Decazes*, heredero del potente complejo metalurgico de *Decazeville* y el *Aveyron*, que tenía intereses mineros en la zona del Cantabrico [...] en 1853, se formó una primera compañia con fuerte participación del *Comptoir d'Escompte* de los Pereire." [22]

Em 1854 uma *Real Orden* é publicada, nomeando outra equipa de cientistas espanhóis para a exploração do vale do Guadiana. As directivas são agora mais concretas e não sobre o espaço espanhol. Ordena-se o reconhecimento do território português com fins claros, entre outros, a possibilidade de estabelecer explorações mineiras (ver Doc. n.º 2). D. José de Aldana, o engenheiro indigitado, publicará logo no ano seguinte resultados do seu trabalho, dando conta da rapidez e eficiência com que a viagem foi efectuada [23]. Porém, mais do que as suas informações de campo retivemos as notas que fez às leituras da bibliografia científica portuguesa [24] num momento em que, efectuadas e registadas as descobertas de Deligny, se tentavam salvaguardar as riquezas existentes [25]. Um futuro bem próximo provou que nenhum dos estados ibéricos, em consequência das suas situações política e económica,

[21] *Ibid.*, p. 211-212. A dez anos de distância Deligny tem a perfeita consciência da sua grande descoberta e das consequências imediatas que ela acarretou em toda a bacia mineira: "Mis operaciones y trabajos desarrollaron en seguida nueva é intensa fiebre minera. En el año 1853 salieron á luz cerca de doscientos y cincuenta registros y denuncias. Algunas otras minas muy paralizadas entraron en actividad." (*ibid.*).

[22] S. Coll Martin, 1977, p. 30. Cfr. J. Nadal, 1984, p. 105 (1ª ed., 1975).

[23] José de Aldana, 1855.

[24] "Por las noticias que hemos adquirido [Aljustrel] es el criadero más importante de Portugal, y segun el engeniero Leitao, continuación de nuestro afamado deposito de Río-Tinto, en Huelva, cuya inmensa formación metalifera se advierte en una extensión de 26 leguas en dirección ESE siendo los principales puntos intermedios los de la Puebla de Guzmán, Vuelta falsa al O. de Paimogo, y los de la Corte del Pinto entre los ríos Chanza y Guadiana." (*ibid.*, p. 220).

[25] "[...] habiendo citado la gran riqueza mineral y varidad de productos que posee Portugal, á cuyo efecto además de nuestras recientes observaciones en el país, hemos sacado algunas notas de varios autores, y principalemente de la estadística de Balbi, cumple á nuestro deber lamentarmos, con gran pesar en verdad, del descuido y abandono en que se encuentra este importante ramo de la riqueza publica á que no prestan los lusitanos toda la atención debida [...] No es doloroso el que pague anualmente á la industria estranjera enormes sumas por los hierros y aceros que importa de Inglaterra y Suecia, cobres de America y del Reino Unido, plomos de España, etc, siendo así que en su proprio terreno posee abundantes minas, que como veremos más adelante, enpiezan á esplotar los estraños?" (*ibid.*, p. 208).

está capacitado para a exploração dos recursos próprios. Descoberto o filão, o capital e as empresas estrangeiras rápida e fortemente controlarão todo o processo.

Sobre o caso dos capitais franceses que primeiro se parecem interessar pelo fenómeno, diz Sebastián Coll: "La penetración francesa en el sector es parte del vasto proceso de desarrollo de la invasión gala en España, de la que fué pionero el sector de la mineria, en conexión con algunas empresas metalurgicas francesas." [26] Um dos casos que poderemos apontar como exemplo do interesse francês pelo sector mineiro espanhol é o do levantamento efectuado por M. Lan no Sul do País e cujas conclusões são divulgadas em 1857: "Par la nature même des missions dont j'étais chargé, je dus étudier en même temps la géologie des contrées que je visitais, l'exploitation d'un certain nombre de gisements minéraux et les méthodes de traitement métallurgique des minerais de plomb et de cuivre. Dans un pays [Espanha] vers lequel les capitaux, et surtout les capitaux francais, se sont récemment portés avec une grande ardeur, je devais aussi étudier toutes les circonstances propres à influencer son développement industriel. Mais les conditions où je suis placé ne me permettent pas de considérer encore ici ce dernier point de vue." [27] Em 1856, Lucas de Aldana divulga dados gerais sobre a indústria mineira na Provincia de Huelva:

Minas	Ayuntamiento	Minério (q)	Cobre (q)
Rio Tinto	Rio Tinto	819.271	18.367
Concepción	Almonaster	358.000	4.368
San Miguel	Almonaster	199.686	2.175
El Tinto	Almonaster	230.062	1.785
La Poderosa	Zalamea	60.000	1.146
Peña de Hierro	Zalamea	126.000	1.055
Chaparrita	Zalamea	70.600	275
San Telmo	Cortegana	63.000	?
Grupo de Calañas	Calañas	3.400	?
Grupo de Cala	Cala	8.500	15
Total		1.938.519	29.218

Fonte: L. de Aldana, 1856, p. 490.

[26] Sebastián Coll, 1977, p. 30. W. Lawson esclarece-nos mais sobre as origens, os ideais e o enquadramento político e social dos "exploradores" franceses que chegam: "Napoleon III's *coup d'état*, it will be remembered, set free many Frenchmen of anti-Bonapartist views to explore others countries. [...] Spain commented it self to them as an unexploited country, where finance and republicanism might be combined they had heard of its mineral wealth, and though their knowledge of mining was shadowy, they had, like true Frenchmen, faith it themselves. They clubbed together a few thousand francs, and sent on a deputation in advance to survey the land." (1890, p. 71).

[27] M. Lan, 1857, p. 561. E, directamente sobre a Provincia de Huelva: "Les gîtes importants aujourd'hui; exploités sont dans la partie central de la province de Huelva; mais, sans nul doute, tous les amas de cette nature ne sont pas encore découverts. Vers le sud, c'est-à-dire dans la région la plus voisine de la mer, et par conséquent la mieux placée sous tous les rapports quant à l'avenir des exploitations, vers le sud, dis-je, il n'y a peut-être pas de grandes chances de découvertes nouvelles; mais au nord et à l'ouest, il est permis de supposer qu'une formation si puissante se continue et que ses prolongements seront tôt ou tard reconnus." (*ibid.*, p. 622).

Como deixou claro Sebastián Coll as pequenas explorações de toda esta área vivem uma existência pouco segura, sem muita continuidade de produção e exportação, ao sabor de várias contingências que vão do capital e da mão de obra à composição dos filões e aos preços dos mercados [28]. Em 1856 ocorre uma forte procura nas pirites de cobre por parte dos grandes mercados. Os preços sobem em flecha de tal modo que ainda no final do século o preço de 100 libras atingido pela tonelada de cobre em 1857 e em 1858 era recordado [29]. Tharsis produz em 1859, 159.800 t e a exploração de Vuelta Falsa (Paimogo), próxima do Chança, pertencente à Sociedad Helvana com sede em Paris, 17.900 t [30]. Face aos importantes números dos primeiros anos multiplicam-se os estudos "teóricos" no estrangeiro e em Espanha, não só divulgados em artigos de periódicos científicos mas também em monografias. Um dos principais objectivos é o aproveitamento racional dos jazigos e o planeamento de infraestruturas complementares aos diversos sectores da cadeia de produção e comercialização de cada uma das explorações [31].

Em 1857, Jorge Rieken publica *Observaciones acerca de la importancia industrial de las antiguas minas de cobre en el medio dia de España y Portugal*, onde deixa interessantes propostas sobre o escoamento do mineral e consequentemente sobre os transportes. Afirma a propósito das minas ligadas ao Guadiana mas também ao caso de Aljustrel, que se julga então uma possível concorrente de Rio Tinto. "La zona metalifera de Rio Tinto debe dividirse en tres grandes grupos de explotaciones, determinados por su posición relativa al mar. Bajo este concepto tenemos el grupo del río Tinto, el del Odiel y el del Guadiana." E quanto a este último: "El tercer grupo comprende las minas de Cerro, de la Vuelta-Falsa, de la Puebla de Guzmán y de la corte de Pinto; su embarcadero es San Lucar de Guadiana [...] El puerto para la mina de Grandola es Setubal, y su embarcadero más proximo Alcacer do Sal, en Portugal." [32] E completa o quadro geográfico da exploração mineira de Aljustel: "Un establecimiento de esta clase, en condiciones aun más ventajosas,

---

[28] "[...] la mayor parte comenzaran su actividad al calor del auge exportador que se produjo con la puesta en explotación de *Tharsis* a partir de 1853 (San Telmo, Huelvana, Buitrón, Lagunazo, etc.) que resulta así el verdadero punto de partida de todo el movimiento minero, a pesar de la existencia, efímera, de la primitiva compañia francesa." (Sebastián Coll, 1977, p. 29).

[29] Cfr. *Revista Minera*, L, 1.714, 1899, p. 44.

[30] Sebastián Coll, 1977, p. 29.

[31] Este processo não é alheio à acalmia política que se verifica em Espanha entre as primeiras Guerras Carlistas e a crise de 1866 (fr. J. Fontana, 1980, p. 106).

[32] J. Rieken, 1857, p. 56-57. Sobre o tratamento e aproveitamento do mineral das bacias do Guadiana e do Tinto-Odiel, Rieken propõe alternativas próximas para o estabelecimento de complexos siderúrgicos e químicos: "El beneficio definitivo de las *matas* producidas en Riotinto y exportadas por el puerto de Huelva puede hacerse en Astúrias, en Setubal, en el medio dia de Francia, en Swansea, ó en estos diferentes puntos á la vez." Especifica mesmo que no caso de Setúbal, "empleando el antracita de San Pedro do Cabo, en Portugal." (*ibid.*, p. 56).

debia organizarse igualmente en la zona de Grandola, porque en Portugal la explotación de la sal es conocidamente libre, y la proximidad de Grandola con respecto al mar, así como los grandes recursos que ofrece el país en maderas de construción, de entibación y para la fabricación de carbón vegetal, son circunstancias que prestan a la mina portuguesa de Grandola una importancia industrial muy notable." [33]

O projecto de Rieken é mais um a juntar a tantos outros. Alguns tornar-se-ão realidade em circunstâncias e em tempos muito precisos. Nestes primeiros anos em que se vive em função de uma forte procura, em que os jazigos não são de todo conhecidos, em que o estabelecimento estrangeiro é ainda provisório e os investimentos nacionais (portugueses e espanhóis) incipientes, as pirites peninsulares são apenas matéria prima saída de uma nova área geográfica: o seu aproveitamento é feito nos grandes centros ingleses, franceses e alemães e o primeiro tratamento junto às minas pelos mais rudimentares e perigosos métodos, donde se destacam as tristemente célebres calcinações ao ar livre. J. Rieken nas suas "Observaciones" descreve a *cementação natural*:

> "La ventilación, producida naturalmente en la mina por las disposiciones de las labores de explotación y extracción, unida al estado consiguiente de humedad de las escavaciones subterráneas, produce, por medio de una descomposición natural, que se verifica parcialmente en la masa del criadero, la formación local de sulfatos de hierro y de cobre. Las aguas de la mina, disolviendo estas materias, constituyen, por lo tanto, el objeto de este beneficio. [...] A lo largo de ambos costados de la galería se hallan colocadas á cierta altura canales de madera de algo más de un pié de ancho, sobre uno y cuarto de alto. En su fundo se hallan pedazos y planchas de hierro fundido, que descomponen los sulfatos de cobre. El cobre obtenido de este modo en su estado primitivo se llama *cáscara natural*. Todos los diez dias proximamente se recoge esta cáscara, que se distingue naturalmente por una gran pureza, y cuyo afino se efectúa en fraguas alemanas. El cobre fino, procedente de la cementación natural, aparece en el comercio bajo el nombre de torales."

Descreve em seguida a *cementação artificial*:

> "[...] la cementación artificial comienza sus operaciones con la calcinación de los minerales en montones de formas cónicas y tambien piramidales, y llamados, segun ellas, hornos ó teleras. [...] se consumen sobre cada cien quintales [de mineral] cinco cargas de leña [cada carga - 11,90 pés cúbicos] Anteriormente se calcinaba en montones pequeños, pero actualmente se construyen á veces teleras que contienen 9.000 quintales de mineral [...] Construido un monton, se le prende fuego de la manera conocida, y la calcinación dura, segun las dimensiones de la telera, de cuatro á seis meses [...] Además del sulfato ferroso, se forman durante la calcinación sulfatos de cobre, de cuyas sustancias se descompone una parte, á medida que progresa la acción del calor, en sales basicas con desprendimiento de acido sulfurico y formación de oxido de cobre." [34]

---

[33] *Ibid.*, p. 68. Um ponto da situação das diversas teorias existentes sobre a formação dos jazigos mineiros do Sudoeste ibérico foi feito em 1932, por J. Doetsch.

[34] J. Rieken, 1857, p. 20-23.

Já utilizadas em Rio Tinto nas décadas de 1830 e de 1840 [35], as grandes fogueiras graças às quais era possível um primeiro enriquecimento do material extraído, vão arder ainda na bacia mineira espanhola por várias décadas, causando danos irrecuperáveis na vegetação, nos solos, nas águas, nos animais e na saúde pública. Na descrição de D. Avery "Las pilas, llamadas teleras, medían aproximadamente 11 por 6,5 metros de base y casí un metro de altura, conteniendo cada una de ellas 4.000 quintales de mineral. Una telera necesitava 1.000 arrobas de ramaje y 125 arrobas de raíces para encenderse." [36] Poderemos por aqui fazer uma ideia das consequências sobre a cobertura vegetal de uma área imensa que progressivamente se desertifica em função da enorme procura [37]. Em 1852 sai na *Revista Minera* um artigo anónimo, sob o título "Caracteres particulares de los vapores que se desprenden en la calcinación de las piritas cobrizas de Rio-Tinto, sus perniciosos efectos en la vegetación y en la salud publica." Aí se faz o ponto da situação [38] e, sobretudo, se denunciam as trágicas consequências que já então ultrapassavam largamente a área envolvente de Rio Tinto.

> "En hecho es que en todo el termino de estas minas los efectos deletereos de tan gran cantidad de humos se han hecho sentir sobre todos los vegetales, dejandolos como abrasados por el fuego [...] en ninguna casa particular se pueden cultivar los jardinillos ni las macetas de flores á que hay tanta afición en el país; que los labradores, guardas de montes, serradores y demás gentes, temen las aguas en invierno y el rocio de las noches de verano, porque es cuando perecen más plantas, y porque en realidad es quando se deposita sobre los vegetales mayor cantidad de acido sulfurico liquido, resultante da combinación del vapor del acido sulfurico anhidrido con el vapor de agua, condensado en las lluvias y el rocio [...] Los humos más densos [de las teleras] escotan con fuerza la tos, y hacen estornudar y llorar al mismo tiempo; los vapores más difusos, sobre todo los de las teleras de segundo son nauseabundos y quitan las ganas de comer; parece se ha observado que para quitarse el mal gusto de los humos; ó *para echar el humo adentro,* como dicen los mineros, el unico remedio es tomar un poco de licor ó de aguardiente; he aqui otra necesidad, poco agradable para muchos, que crean los humos de las calcinaciones en los habitantes de las minas de Rio-Tinto." [39]

[35] Cfr. D. Avery, 1985, p. 114. Segundo S. Coll Martin o sistema foi introduzido em Rio Tinto apenas em 1846 (1977, p. 19). Este autor refere outros erros na obra de Avery classificando-a como "más bien un anedotario" e lembrando-a escrita aquando do centenário da empresa (*ibid.*, p. 61).

[36] D. Avery, 1985, p. 56.

[37] Sobre este tema para o conjunto da Província de Huelva, ver F. J. Sánchez Diaz, 1988.

[38] "En las plazas de calcinación de la mina de Rio Tinto, situadas todas sobre el magnifico criadero de pirita cobriza, en la meseta donde estan los alpendes de los pozos de extracción existen desde principios del mes de enero de 1852 en actividad 123 teleras ó pilas de primera calcinación [...] Cada telera suele contener de 3.000 á 6.000 quintales de mineral, estando completa, de modo que, computando el numero de teleras principiadas con las completas, bien se puede asegurar que en la actualidad se estan calcinando más de 400.000 quintales de mineral." ("Caracteres particulares...", 1852, p. 114).

[39] *Ibid.*, p. 115.

Mas não era apenas em Rio Tinto que se verificava semelhante situação. Em Tharsis pelo final da década de 70 o panorama é também dramático, o que leva a população a reagir fortemente: "Down to 1877 from 400 to 450 teleras per year were lit [...] they were ignited at the worst possible time of year, just as trees and plants were in the bud [...] The people of Alosno, El Cerro and La Puebla formed a kind of league. There were tumultuous meetings with the Tharsis managers." [40] Uma década depois voltamos a ter notícias de Rio Tinto, da enorme extensão da área afectada: "[...] by 1886, the damage done by sulphurous smoke extended over an area of 188.000 acres (about 300 square miles), and some 1.670 people, owning 11.000 separete properties, were suffering financially as a result." [41] Dois anos depois, o ministro liberal Albareda assina o decreto que proibe as calcinações ao ar livre, após um conturbado processo que envolveu protestos diplomáticos, greves e por fim a morte de operários baleados pelos soldados chamados a "repôr a ordem" em Rio Tinto. Corria o ano de 1888 [42]. As empresas estrangeiras têm porém os seus meios para alterar as leis, influenciando o poder de Madrid [43]. Serão necessários alguns lustros para que progressivamente as companhias, face às cada vez maiores indemnizações exigidas optem por outros métodos [44].

Na Província de Huelva ocorre em simultâneo com a febre mineira do cobre, a do manganés [45]. Se a correspondência temporal é directa também o são as características das explorações e todo o processo de aproveitamento dos jazigos. Multiplicam-se as pequenas minas repartidas ao longo de faixas, exploradas por empresários (ou companhias) de pequenos recursos em capital e maquinaria que empregam uma mão de obra reduzida e sem

---

[40] S. Checkland, 1967, p. 155.

[41] Ch. Harvey, 1981, p. 89.

[42] Em Portugal as calcinações haviam sido proibidas dez anos antes (J. Nadal, 1981, p. 452).

[43] "The British government too was encouraget to press for 'justice' and subsequently its ambassador in Madrid Sir Clare Ford, made it clear to the Spanish premier that Rio Tinto should be compensated for any losses resulting from the abolition of calcination." (Ch. Harvey, 1981, p. 139). Os ingleses desde há muito que conheciam os problemas da poluição atmosférica em áreas mineiras e de transformação da matéria prima, dos quais lembraríamos (directamente relacionados com o sector do cobre) os polémicos e conturbados anos 60 no vale de Swansea (cfr. G. Grant-Francis, 1881, p. 151-154).

[44] Ainda em 1894 a *Revista Minera* comentava nas suas páginas: "La Revista Minera estava segura de su triunfo definitivo y vió con pena que una vez más se sobreponía en España la intriga y la influencia política á la verdad y á la razón, y que hombres públicos importantes, más ó menos directamente defendiendo intereses personales suyos, se pusierón de parte de las Compañias. Un Gobierno conservador anuló el decreto del señor Alboreda, pretextando que las calcinaciones *eran necesarias* para la buena marcha de las explotaciones, que los humos *no eran insalubres* y que eran poco menos que beneficiosos, y por ultimo, que *no habia verdadero interés agricola dañado por ellos,* aun reconociendo que destruian la vegetación en toda la zona à que alcanzaban los humos." (XLV, 1.492, 1894, p. 180).

[45] Cfr. Lucas de Aldana, 1873, p. 250. "O manganês foi utilizado inicialmente na preparação do cloro que se destinava ao fabrico de hipocloritos descorantes que, por sua vez, eram utilizados nas fábricas de tecidos e de papel [...]a partir da década de 1870 o manganês passou a ser procurado sobretudo para o fabrico do aço [...]" (Paulo Guimarães, 1994, p. 139).

qualquer formação, praticando uma "lavra de rapina" que pronuncia um futuro pouco auspicioso, se pensarmos também nos encargos tributários que caem sobre os respectivos concessionários [46]. J. Meseguer Pardo descreve as diversas etapas desse processo:

> "La mineria [de manganés] se ha desenvuelto con alternativas muy diversas, subordinadas a las circunstancias de las distintas épocas. Comenzó, en 1858, por las minas de Villanueva de los Castillejos, y en vista de la excelente calidad de las menas obtenidas, no tardaron en registrarse multiplicadas concesiones en el Alosno, Calañas, el Cerro, Almonaster la Real, Zalamea y Valverde del Camino. Fué tal la abundancia del mineral producido en corto tiempo, que llegaron a invadirse los mercados con la consecuencia obligada del aumento de exigencias de los compradores. Al primer periodo de actividad, seguió otro, no muy largo, en el que hubieron de cerrarse muchas minas, pero al quedar agotadas las existencias del mercado, se reanudaron las explotaciones. El año 1874, la implantación en Inglaterra del metodo de Weldon, que permitia recuperar las manganezas, hizo descender la producción, mas no tardó en abrirse nuevo horizonte con el empleo del manganezo en la fabricación del acero, que acreció nuestras exportaciones. Con todo, al poco tiempo, volvieron los minerales a verse depreciados, y después de 1881 sufrió la produccion un descenso consideranle. En los primeros años del siglo actual la mineria languidecia porque importabamo la mayor parte del manganezo necesario a nuestro consumo." [47]

O comentário de Meseguer é mais evidente através do quadro seguinte, onde é clara a importância da segunda metade da década de 1860, da progressiva decadência ao longo dos anos 70 (apenas quebrada pelo "pico" de 1878), a paragem do sector durante a década de 80 e, por fim, o rápido crescimento desde 1895 ao final do século XIX, com produções a atingir as 138.000 t, em 1899.

---

[46] Ledesma y Serra inumera os diferentes impostos: "[...] canón fijo anual; impuesto sobre los productos, impuesto de aduanas, impuesto sobre los explusivos, impuesto de transportes, impuesto sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria, impuesto de derechos reales, impuesto del timbre del estado, contribuciones industrial, territorial, de edificios y sollares, de consumo y otras." (1900, p. 89).

[47] J. Meseguer Pardo, 1950-b, p. 24. J. Nadal dá alguns quantitativos sobre a importação inglesa de manganés espanhol na sua fase inicial: "En el curso de la década 1861-1870, las aduanas del Reino Unido registaron la entrada de 408.790 toneladas de manganeso; de ellas, el 50,8 por 100 provino de los yacimientos de Alosno. Después, a partir de la irrupción del manganeso ruso, el español mantendría la segunda posición no solo en el mercado inglés, sino también en el alemán." (J. Nadal, 1986, p. 49).

Produção de minérios de manganés na Província de Huelva entre 1860-1900 (t)

1860	27.398	1881	4.823
1861	1.102	1882	------
1862	6.400	1883	4.020
1863	18.266	1884	------
1864	20.690	1885	------
1865	24.292	1886	------
1866	31.371	1887	------
1867	41.050	1888	------
1868	35.306	1889	------
1869	20.646	1890	4.720
1870	17.102	1891	3.884
1871	24.297	1892	10.410
1872	27.055	1893	6.394
1873	15.510	1894	7.321
1874	25.588	1895	33.353
1875	13.350	1896	90.821
1876	6.973	1897	103.277
1877	7.295	1898	138.062
1878	36.475	1899	138.062
1879	4.750	1900	129.915
1880	27.572		

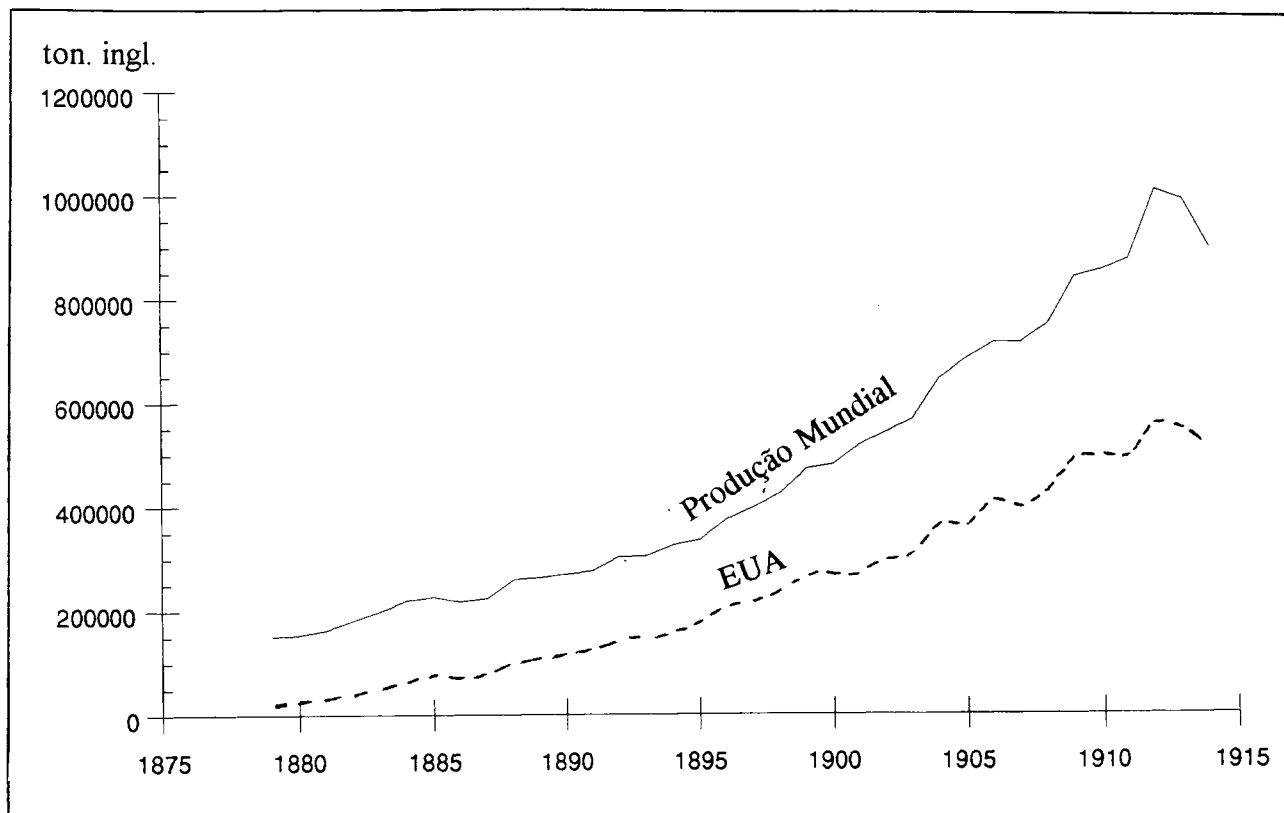
Fonte: *Revista Minera*, LIII, 1.858, 1902, p. 40.

A *Revista Minera* divulga os primeiros empresários do sector na Província de Huelva e os proprietários de empresas mineiras nos municípios próximos do Guadiana [48]. A existência de explorações mineiras em Castillejos e em Alosno contribuirá para algum desenvolvimento dos municípios [49]. Uma última imagem da exploração mineira do manganés é divulgada por Ramón Alonso, em 1899, através de uma detalhada lista sobre as principais minas da Província de Huelva: 13 em Calañas, 4 em Zalamea la Real, 3 em Almonaster, 2 em Alosno, 1 em El Cerro, 1 em Valverde del Camino, 1 em Villanueva de los Castillejos, 1 em El Almendro e 1 em Puebla de Guzmán [50]. De notar, além do elevado número de explorações a sua particular concentração no município de Calañas e nas mãos de alguns empresários como é o caso de S. Sundheim y Doetsch ou de J.Tejero Hidalgo, nomes acerca dos quais

[48] "El primer ingeniero que fijó su atención en los criaderos de maganeso de la provincia de Huelva fué Mr. M. V. Sevoz, y bajo su dirección se empezó en 1858 la explotación de las minas de Villanueva de los Castillejos [...] Poco después el Barón de Bache empezó a trabajar las minas del mismo distrito cerca El Alosno. La calidad del mineral era excelente." (*Revista Minera*, LIII, 1.858, 1902, p. 39). Dominguez Moreno comenta por sua vez: "[...] desde el año 1870 han estado en actividad en esta provincia [Huelva] más de 300 conseciones de minas de manganeso, hallándose los principales yacimientos en la cuenca hidrografica del rio Odiel. De entre los minerales extraídos han resultado clases tan ricas que han dado hasta un 98 por 100 de péroxido de manganeso." (1904, p. 498).

[49] Rafael del Castillo no *Gran Diccionario Geografico* dá conta dessa importância: "La *ind.* agricola entretine algunos brazos y se ejercen todas aquellas profesiones y oficios mecánicos de más reconocida necesidad, pero la mineria es la ind. más importante de la localidad, da vida á otras varias y sustiene algunos estab. comerciales." (I, 1889, p. 146).

[50] Ramón Alonso, 1899, p. 39.

Fig. 53 - Produção mundial e estado-unidense de cobre, entre 1879 e 1914.

Fonte: H. Merton and C[e] in *Revista Minera*, 1879-1914.

falaremos mais vezes [51]. Quanto à localização das minas e seus contactos com o exterior, apenas La Isabel (El Almendro) escoaria pelo Guadiana.

1.2 - A evolução da produção

Analisaremos agora o sector do cobre quanto aos valores de produção para as escalas internacional e peninsular, atendendo às características do fenómeno em tudo dependente quer das bolsas de valores, quer dos diversos núcleos emissores, quer ainda dos mercados consumidores. As flutuações do extraído e do exportado e, especialmente, dos preços, estão largamente relacionados com aqueles factores, a que se acrescentam naturalmente outros, como os de ordem política ou os acidentes naturais.

Uma primeira base são as estatísticas divulgadas pela *Revista Minera* de Madrid: "Producción de cobre en el Globo (en t inglesas de 1.021 kg) por Henry R. Merton and C.ie, London". São valores aproximados (muitas vezes estimados), referentes ao período de 1879-1914, mas que possibilitam uma análise geral comparativa [52]. A primeira e mais importante imagem é a da evolução geral da produção de cobre à escala mundial (Fig. 53) O acréscimo anual entre as datas consideradas é notável: de 152.000 t em 1879, atingimos 1.000.000 t em 1912. Contudo, marcaríamos três fases nesta evolução, caracterizadas por um cada vez mais forte crescimento: até 1895, de 1896 a 1903 e de 1904 a 1912. Em 1895 produz-se cerca do dobro do obtido em 1879, porém, a subida foi lenta e, a este aspecto há que acrescentar a crise de 1886-87 [53]. Entre 1896 e 1903, de uma produção de 373.000 t passou-se para 566.000 t. Desde 1904 até à entrada da I Guerra Mundial, ainda que a evolução se faça com maiores oscilações, o crescimento é bastante mais acelerado. Só entre 1911 e 1912, a

---

[51] "Messrs Sundheim and Doetsch, the founders of the Rio Tinto Company, and the original purchasers of the property from the Spanish Government. Both of them German settlers in Spain, they have done more for the growth of the country than any living native, be he politician, miner, or merchant." (W. Lawson, 1890, p. 56). Lawson explica concretamente quanto às razões que trouxeram os primeiros Sundheim à província de Huelva: "Spain was then, as it is still, the happy hunting-ground of exploiters of all nations. When the great German exodus began during the American civil war, thousands of young teutons came over to London to learn the English art of money-making, in which so many of them have since beaten their masters." (*ibid.*, p. 72).

[52] Sobre a validade das estatísticas internacionais do cobre afirma L. Addicks: "The discussion of the growth of the copper industry now brings us into the realm of statistics. The handling of statistics calls for asbestos mittens, and copper affords no exception to the rule. It is only in recent times that consistent and comprehensive compilations have become available, and the further we reach beyond such simple quantities as production and prices in the better-known countries, the shorter becomes the period. Secondary copper cycles, inventory stocks, government duties and subsidies, cartel speculations, the varying purchasing power of money, and even confusion between long, short, and metric tons all help to confound matters." (1970, p. 7). "Solamente desde el año 1879 se tienen datos seguros acerca de la producción anual del cobre en el mundo" (*Revista Minera*, LIX, 2.152, 1908, p. 151).

[53] Lembra F. Banks: "I was in the late 1880s that the pattern of organization of the world market for cooper took a sharp change. The reason for this, quite simply, was that due to the acceleration of industrialization the demand for copper climbed to record heights, and suddenly the copper market become a place where a great deal of money could be made." (1974, p. 7).

produção passa de 872.000 t para 1.000.000 t [54]. A *Revista Minera* de Madrid publicava em 1905 um interessante quadro por décadas, quer do aumento em números absolutos, quer das percentagens de aumento, ao longo de todo o século XIX:

Produção mundial de cobre

	Toneladas	% de aumento
1801- 1810	91.000	----
1811- 1820	96.000	5
1821- 1830	135.000	41
1831- 1840	218.400	60
1841- 1850	291.000	28
1851- 1860	506.999	80
1861- 1870	900.000	77
1871- 1880	1.181.000	32
1881- 1890	2.373.398	86
1891- 1900	3.708.901	63

Fonte: *Revista Minera,* LVI, 2.007, 1905, p. 126.

As explicações gerais para toda esta evolução de conjunto prendem-se fundamentalmente com duas ordens de factores, os económicos e os políticos. Por um lado o desenvolvimento industrial e tecnológico dos países mais desenvolvidos do Centro e do Norte da Europa tem neste último quartel de Oitocentos e primeira década do século XX, uma das suas fases de maior força. Por outro lado, como factor e como consequência, assistimos à formação dos grandes impérios (económicos e político-militares) como são a Inglaterra, a Alemanha, a Rússia ou a Austria-Hungria. A produção do cobre joga um não pequeno papel nesse processo, à semelhança de outras matérias primas. As suas fontes, os seus circuitos, os seus mercados encontramo-los enquadrados nesse vasto contexto histórico e geográfico.

De entre os distintos produtores um apenas nos pareceu importante confrontar com a imagem geral, pois através da evolução da sua produção nos podemos dar conta do papel marcante que tem nos mercados internacionais desde os anos 80: os Estados Unidos da América. Desde os finais da década de 1880, os EUA lideraram a produção mundial [55] e o paralelismo entre o seu crescimento e o desta última é evidente entre 1885 e 1895 (Fig. 53). A partir daí, mantendo-se estacionárias ou decrescendo as produções do Chile e da Península

[54] "From 1881 to World War I, the long-term percentage growth in production was about constant with no indication, to the eye at least, of increase or decrease. The retardation has come since that time and has involved a persistent decline in growth of demand (production) rather than a drop to a lower level of growth after World War I." (O. Herfindahl, 1974, p. 123).

[55] Cfr. W. Bowden, 1967, p. 196.

Ibérica e incrementando-se (sobremaneira) a mundial, não restam dúvidas que novas áreas fornecedoras haviam surgido no entretanto [56]. A produção americana mantinha, contudo, o seu peso no conjunto mundial: 52% em 1895 e 1905, 57% em 1910. Uma imagem é-nos fornecida por N. Brown e Charles Turnbull com uma retrospectiva das décadas anteriores.

	1861-1870	1871-1880	1881-1890	1891-1900
Reino Unido	116.300	48.700	21.300	5.660
Espanha e Portugal	80.900	195.900	482.900	537.300
Alemanha	24.900	65.500	153.600	187.520
Suécia	18.700	10.400	7.900	5.280
Noruega	9.000	18.200	21.100	26.200
Chile	447.400	483.300	368.300	271.150
Estados Unidos	97.100	186.400	730.700	1.939.940
Austrália	71.300	76.000	50.500	130.270
África do Sul	12.300	72.000	112.300	66.680
Rússia	40.000	33.000	43.700	56.320
Japão	35.000	34.000	102.400	216.800
Cuba	25.600	--------	--------	--------
Canadá	--------	100	15.600	54.170
México	--------	--------	15.660	126.700
Outros	47.700	47.700	90.140	82.950

Fonte: N. Brown *et al.*, 1906, p. 12.

Falámos dos Estados Unidos como produtor mas há que lembrar o peso do seu próprio mercado consumidor. Entre os compradores europeus, o grande concorrente da Península Ibérica é o Chile e bastará compararmos as produções dos quatro países [57].

	1880	1890	1900	1910
Total Mundial	135.959	269.615	479.574	852.930
EUA	25.010	116.325	263.502	487.890
Chile	42.916	26.120	25.700	35.235
Pen. Ibérica	36.313	60.700	52.873	50.253

[56] "There was a time in 1871 to 1873, and again as late as 1879 to 1880, when America was an importer of copper from England. She then became a larger exporter. These American exports, together with the Spanish copper from the pyrites mines, more than compensated for the decrease in supplies from Chili and elsewhere." (N. Brown *et al.*, 1906, p. 14).

[57] "Las minas de Cornualles, cuyo laboreo se remontaba a finales del siglo XVII, mantivieron sus posiciones hasta los años 1830, en que se inició la explotación [...] de las menas chilenas. Con minerales ricos y mano de obra barata, Chile fue el primer productor mundial de cobre de 1851 a 1882 [...] En 1883 Chile tuvo que ceder el liderato a los Estados Unidos, quienes lo han conservado hasta la fecha." (J. Nadal, 1981, p. 439).

É a partir da entrada em exploração das minas peninsulares, em especial Rio Tinto, que o cobre chileno perde a sua posição [58], e só lentamente, a partir dos primeiros anos do século XX, a produção crescerá embora com grandes oscilações (ver Fig. 54). Os valores comentados para o conjunto da Península Ibérica será de todo o interesse confrontá-los com os correspondentes produzidos por dois dos principais compradores das pirites peninsulares: o Reino Unido e a Alemanha.

No caso do Reino Unido, desde finais da década de 70 que os valores de minério extraídos são sempre reduzidos [59]. Em 1881, ano em que atinge os valores mais elevados até à I Guerra Mundial - 3.875 t - a Inglaterra representa apenas 2,4% da produção mundial. Entre essa data e 1893 a descida é rápida e acentuada para valores que pouco vão além das 400 t anuais [60]. Essa ordem de grandeza manter-se-á pelas décadas seguintes. Em 1910, a produção inglesa representa apenas 0,06% do total mundial e corresponde a 1% da produção da Península Ibérica (Fig. 55).

No último quartel do século passado o Império Alemão desempenha um cada vez mais forte papel como mercado consumidor da matéria prima "pirite" e como produtor de cobre e de ácido sulfúrico. As minas alemãs concorrem, também elas, com as ibéricas, embora as características dos seus minérios sejam bastante distintas no que se refere aos teores de enxofre, elemento fundamental no fabrico de ácido sulfúrico [61]. Uma evolução quase inversa acontece, se compararmos esse conjunto de explorações mineiras com as de Tharsis e de S. Domingos, embora a escalas distintas. O crescimento de produção das primeiras ocorre paralelamente ao "declínio" progressivo das segundas. Se confrontarmos porém essa notável evolução da produção alemã com os totais peninsulares, verificaremos

[58] Sobre a evolução e características da exploração mineira do cobre chileno ver C. Centner, 1942 e J. Mayo, 1985. Problemas na produção das minas e o importante peso do factor distância fazem com que face à entrada em funcionamento de Rio Tinto nos anos 70, seja bastante difícil manter a concorrência. H. Rémaury ao analisar a crise de meados da década de 80, dá números elucidativos sobre a quebra de preços da "barra de cobre" chilena: em 1884, ela valia 127 francos, no ano seguinte 110 e, em 1886, 104 (1888, p. 4).

[59] Falando da decadência das importantes minas da Cornualha pelos finais dos anos 60, D. Barton esclarece as causas: "This was accelareted by low copper prices caused by the rise of the foreign mines. The coming of the large steamship played a part in this." (1968, p. 79). O principal culpado era então o Chile mas Barton lembra também que os próprios mercados sofreram profundas alterações.

[60] R. Lawton comentando a indústria no contexto económico britânico do último quartel do século passado, afirma: "From about 1873 to 1896 economic growth in Britain slackened average annual increases in industrial productivity fell below 2%. Key industries such as coal, iron and steel, and even engineering, periodically suffered severe unemployment, while dependence on imported food and raw materials increased, exports faced growing competition. Such difficulties, symptomatic of long-term economic problems, were reflected in changes in industrial location, in population distribution and in agriculture." (1964, p. 238).

[61] "Two factors contributed to the remarkable expansion of the chemical industries in Germany. The first was the existence in Germany of certain raw materials such as rock salt (for sodium), potassium salts (for potash), iron pyrites (for sulphuric acid) and coal-tar (for aniline dyes) [...] The second factor was the establishment of research laboratories by chemical firms, by universities and by technical colleges in which scientists discovered new products such as drugs and synthetic dyes." (W. Henderson, 1975, p. 186).

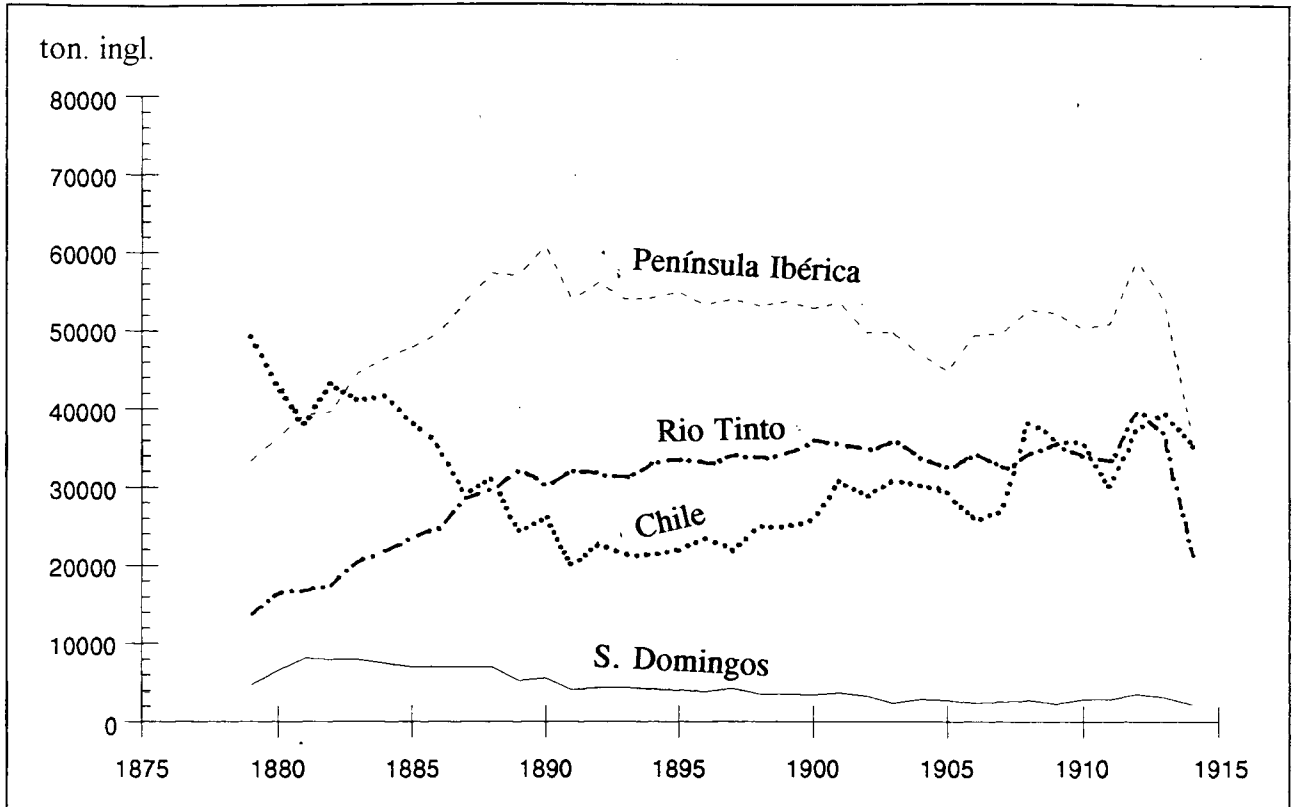
Fig. 54 - Produção de cobre a partir de pirites ibéricas e chilenas, entre 1879 e 1914.

Fonte: H. Merton and C[e] in *Revista Minera*, 1879-1914.

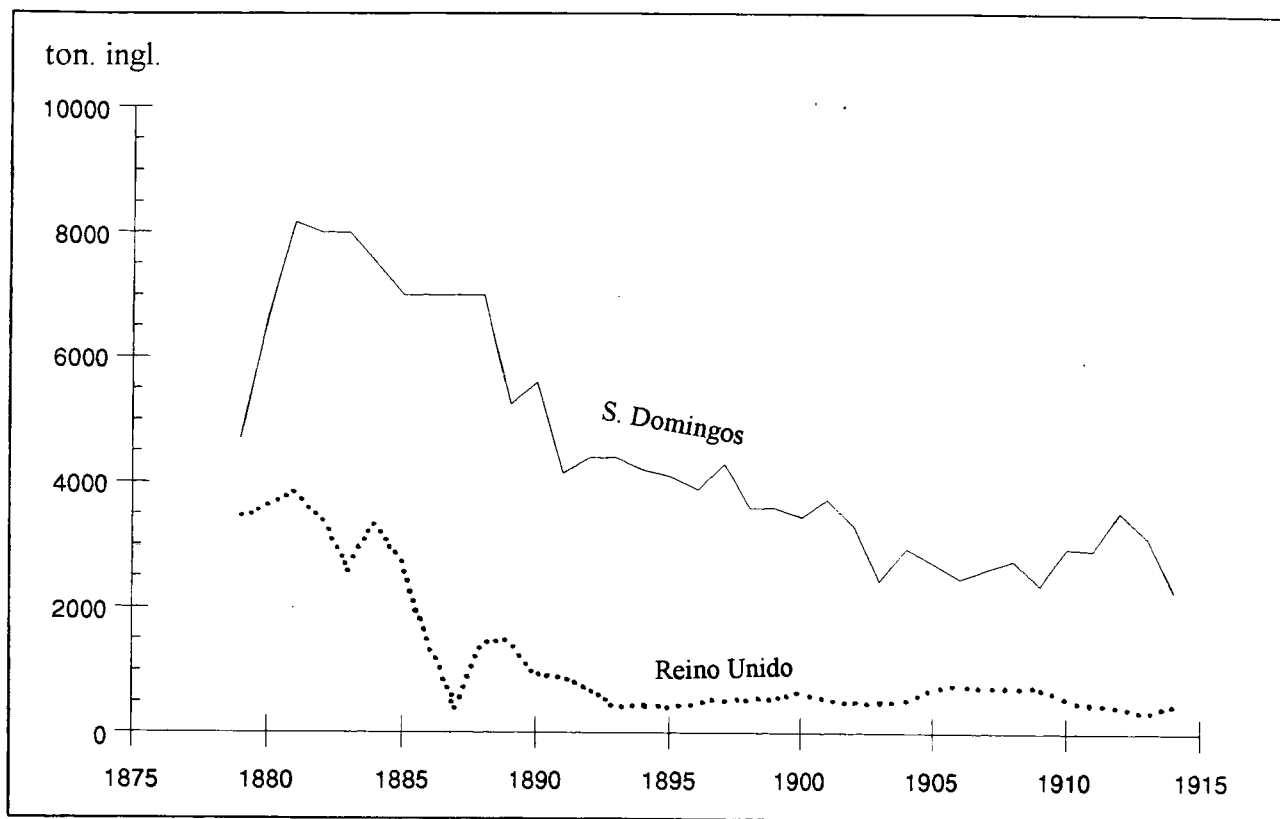
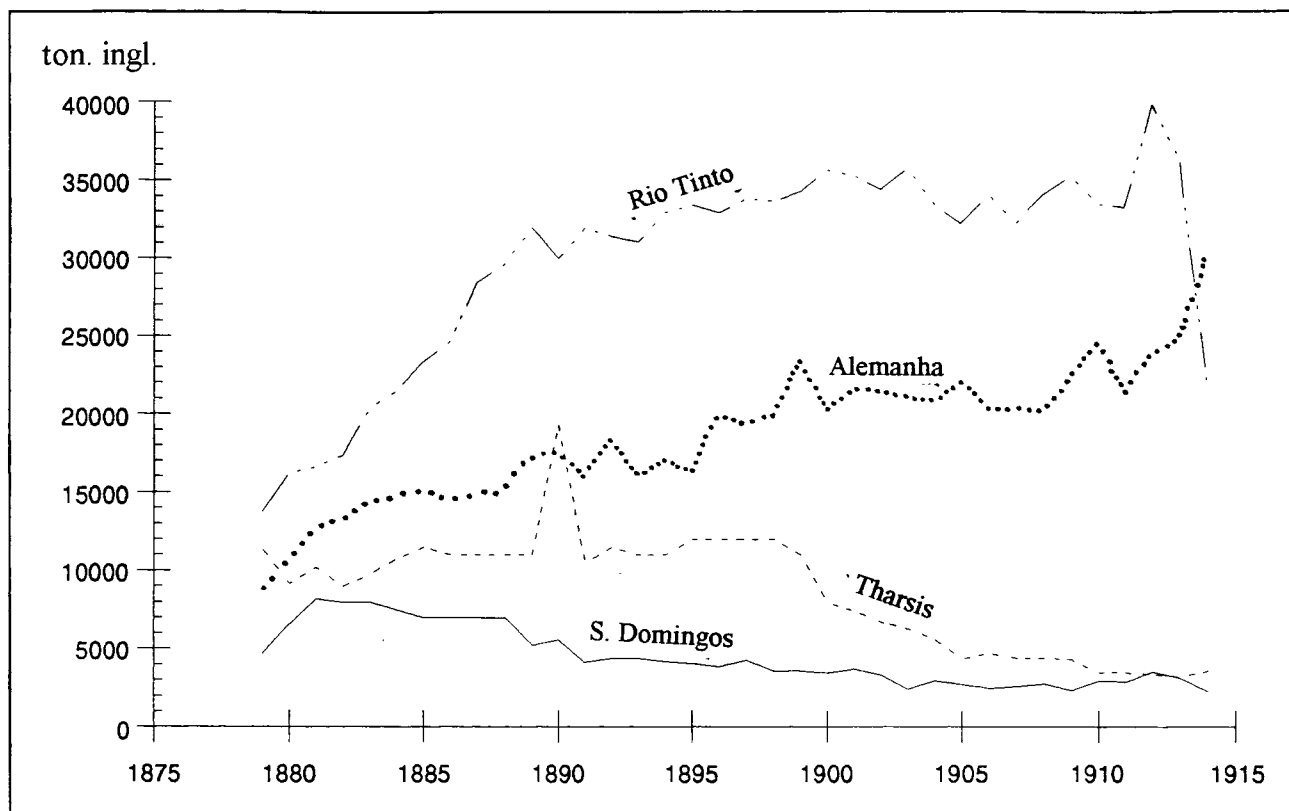
Fig. 55 - Produção de cobre da Mina de S. Domingos e do Reino Unido, entre 1879 e 1914.

Fonte: H. Merton and C[e] in *Revista Minera*, 1879-1914.

Fig. 56 - Produção de cobre das três principais minas da Península Ibérica e das minas alemãs, entre 1879 e 1914.

Fonte: H. Merton and C[e] in *Revista Minera*, 1879-1914.

que ela se encontra ainda muito aquém das necessidades das suas indústrias químicas [62]. Até à I Guerra Mundial a Alemanha não deixará de ser um dos grandes clientes das minas do Sul da Península (Fig. 56).

> "En la península Ibérica, la altísima ley de azufre ha constituido la cruz, primero, y la cara, después, de las piritas de Huelva y del Baixo Alentejo. Mientras fueron valorados exclusivamente por su tenor metálico, los minerales hispano-portugueses, conocidos desde la Antiguedad, sufrieron por la falta de carbón con que fundirlos, la carencia de transportes hasta los puertos de mar, el bajo rendimiento del método de la cementación natural y la terrible contaminación atmosférica causada por el de la cementación artificial. Luego, cuando, invirtiéndose los términos, los fabricantes europeos de álcali pensaron en el azufre de las piritas como una alternativa del *zolfo* nativo siciliano, el problema consistió en el aprovechamiento del subproducto, esto es de los metales contenidos en las escorias (*cinders*), tras la extracción del azufre. Finalmente, en el momento en que la llamada 'vía húmeda' de William Henderson proporcionó la fórmula técnica y económica a la vez para salvar el cobre y el hierro de los cinders, las piritas ibéricas, doblemente solicitadas por la industria química y por la industria metalúrgica, cobraron una ventaja irresistible." [63]

Comentemos agora a evolução da produção peninsular, no seu conjunto, entre 1879 e 1914 (Fig.54), lembrando que neste conjunto se reunem os três grandes líderes do sector - Rio Tinto, Tharsis e S. Domingos - mas também as pequenas minas das províncias de Sevilha e de Huelva e as correspondentes portuguesas. Aquelas três, porém, representavam em 1880, 96% do total produzido na Península; em 1890, 91%; em 1900, 89%; em 1910, 80%. Assiste-se assim a um progressivo decréscimo dessa influência monopolista. Com a viragem do século os métodos de exploração são outros, como são outros os mercados e o tipo de capital envolvido. Mas tentemos estabelecer períodos na evolução geral, a partir de 1879.

Um primeiro, de claro e forte crescimento é o que ocorre sem grandes incidentes até 1890: das 33.361 t produzidas na Península em 1879 atingem-se as 57.000, dez anos depois e as 60.700 t em 1890. É largamente o contributo de Rio Tinto, empresa que se impõe entre as congéneres e no mercado internacional. Se tomarmos o todo da evolução existe entre 1903 e 1911 um patamar cortado pela crise de 1904-1905. Entre 1890 e 1905 há (dentro dos valores elevados), um lento declínio que se agudiza a partir de 1900; a partir de 1905 até 1911 o acréscimo é mais acelerado mas também mais conturbado. O "pico" de 1912-13 antecede a I Guerra Mundial.

A produção de Rio Tinto tem muito de semelhante com a evolução descrita. De entre as minas mais importantes é ela a que mantém uma mais sólida e segura sequência de

---

[62] Em 1899 por exemplo, num dos "picos" dessa evolução, o conjunto das minas alemãs produz 23.460 t de cobre, enquanto só à mina de Rio Tinto correspondem 34.370 t.

[63] Jordi Nadal, 1981, p. 441.

produção, pelas suas características e dimensão, representando em 1880, 45% da produção peninsular, dez anos depois 50% e, em 1900 e 1910 cerca de 68%. Se o notável período de rápido crescimento do cobre peninsular entre meados dos anos 1870 e 1890 se deve sobretudo a Rio Tinto, as alterações posteriores ficam em parte a dever-se à evolução da produção das outras explorações mineiras, em especial de Tharsis. A produção da primeira mantém-se relativamente estável ao longo de quase duas décadas com excepção do "pico" de 1890, de difícil explicação [64]. A séria e crescente quebra de produção começa a acontecer desde 1899; a partir de 1905 ela estabiliza em torno às 4.000/4.500 t. No caso de S. Domingos, a uma subida rápida entre 1879 e 1881 (ano em que se atingem 8.170 t), segue-se um período de estabilidade até 1888 com produções que variam entre 7.000 e 8.000 t, iniciando-se então uma descida até 1891, com valores próximos de 4.150 t. Este decréscimo rápido antecede de quase uma década o outro semelhante, de que acabámos de falar, para Tharsis. A partir de 1891 os valores mantêm-se semelhantes durante largos anos, quase até à entrada da I Guerra Mundial.

Mas comparemos esta produção de cobre com o total referido à Península. O reduzido papel de S. Domingos está bem patente: transformado em números percentuais cifra-se em 1880 por 18%, em 1890 por 9%, em 1900 por 6,5% e em 1910 por 6% [65]. Nos anos que antecedem a I Guerra Mundial a procura do cobre volta a ser forte e novamente as pirites de S. Domingos são tratadas de modo a delas se extrair o minério. As décadas anteriores haviam sido as décadas do enxofre e a exploração de S. Domingos não era uma pequena exploração. Os mercados internacionais exigiam enxofre e o teor desse elemento nas pirites exportadas por "Mason and Barry, Limited" era elevado.

1.3 - As grandes minas

Numa primeira fase os processos de Tharsis e de S.Domingos fizeram parte de um mesmo historial: descobertas praticamente simultâneas, capitais e técnicos envolvidos comuns. Um segundo reconhecimento separará o trigo do joio porque em conjunto com estas, várias outras explorações haviam também sido registadas. As primeiras, porém, serão

[64] A ele se refere S. Coll: "[...] 1890, no obstante ser un año de precios bajos, conoció un dividendo del 22,5%, superior al de los dos años anteriores; al mismo tiempo, la sociedad [Tharsis] conseguía colocar 'a muy buen precio' todas las acciones que tenía en reserva, cuyo producto se aplicó a la amortización de diversas deudas. Al no tener sino una breve reseña de la memoria de dicho año, no podemos explicarnos satisfactoriamente la paradójicamente buena situación de la sociedad en este año de caída de precios y saturación de mercados." (1977, p. 91).

[65] Lembramos contudo que se trata apenas de produção de cobre a partir das prirites extraídas e que nos baseámos ainda nos valores de "Henry Merton and Co.".

de ora avante as grandes minas e, por isso, a sua efectiva exploração passa para mãos mais sólidas, seguras e poderosas dentro dos circuitos internacionais dos sectores mineiro e metalúrgico [66]. Com o início das grandes explorações na área, o final da década de 1850 representa um ponto de viragem que só a segunda metade dos anos de 1870, com a renovação completa de Rio Tinto, dará um novo enquadramento [67]. Os três lustros representam a progressiva solidificação das duas grandes empresas - Tharsis e S. Domingos - que logo ocuparão os 2.º e 3.º lugares após a chegada de Rio Tinto. É o tempo de proliferação de pequenas explorações mineiras do cobre mas também de manganés, "liberdade" que as grandes companhias, irão mais tarde condicionar em muito e mesmo proibir. É igualmente um período de grandes alterações nos mercados e nos preços, nos transportes e nos fretes, nas distintas utilizações da matéria prima e nos próprios processos de tratamento [68].

A luta entre as três grandes minas de pirites do Sudoeste da Península é um capítulo da história económica da região que se encontra ainda por fazer, bem como o das relações entre as empresas e os Estados espanhol e português. Lembraríamos apenas dois aspectos. Por um lado, não é relevante que as fronteiras ibéricas existam para as empresas estrangeiras nem a luta entre elas (e entre elas e os investidores ou os clientes ingleses, franceses, belgas e alemães) diz respeito a Portugal ou a Espanha. Por outro lado, degladiam-se os grandes mas a luta afecta, sobremaneira, os pequenos. As pequenas minas viverão na dependência e mercê de concessões das que controlam capitais, mão de obra, máquinas e mercados. A luta estala logo que S. Domingos inicia a sua exportação, concorrendo com Tharsis, já estabelecida na área [69]. O caminho de ferro entre a Mina e o Pomarão dará à "Mason and Barry, Limited" a

[66] Reivindicando legislação proteccionista, J. Marvá afirmava em 1910: "Las Compañias poderosas, las que explotan minas de ricos filones ó gozan de vantajosa situación topografica ó obtienen productos especiales, alcanzan rendimientos importantes [...] Las Compañias mineras extranjeras ganan más y resisten mejor las crisis: Porque tienen mercados propios y relaciones directas con determinadas fabricas. Porque disponen de más capitales. Las españolas, en general, non tienen ninguna de estas vantajas, y dependen de intermediarios que se lucran en el negocio." (p. 18).

[67] "Su grande ofensiva sobre España se dejó esperar hasta 1868, en el que el progresismo anglofilo se convierte en fuerza politica dominante y los capitalistas franceses ven desarticulada la red de influencia montada en años precedentes alrededor del trono derribado." (J. Vilar Ramirez, 1983, p. 127). Ver J. Nadal, 1984, p. 90-91.

[68] "Dentro de esta fase (1855/1880), los años de 1868-1875 marcan los momentos concretos del despegue [...] La Ley de Minas de Figuerola de 1869, ya mencionada, apoyando las inversiones exteriores y la reducción del arancel decretada por Moret, en 1870, sobre los minerales exportados, iniciaron el fenomeno que cobraría su verdadera fuerza en los años inmediatos al final de la guerra carlista (1877-1880)." (J. Donezar Diez de Ulzurrun, 1975, p. 586).

[69] Cfr. M. Flores Caballero, 1983, p. 134-139.

dianteira num primeiro momento, mas Tharsis construirá também e rapidamente o seu. Durante quase uma década as duas controlarão as exportações [70].

A importância dos transportes no escoamento dos minérios da província de Huelva é um dado básico para a compreensão da sobrevivência e rendimento das minas [71]. O processo que acontece em Huelva não é inédito no Sul da Península e na centuria de Oitocentos: antes e então ocorria o mesmo nas minas da Andaluzia oriental e do Levante [72]. A um primeiro período em que o transporte da matéria-prima era feito a lombo de mula, exigindo enormes dispêndios em custo e em tempo, sucede-se a introdução do caminho de ferro mineiro, quase sempre de via reduzida [73].

Na Andaluzia ocidental algo de particular acontece nos transportes postos ao serviço do escoamento dos minérios explorados no interior, aspecto que tem sido pouco recordado pela historiografia espanhola: a complementaridade da via fluvial, primeiro com o transporte animal, depois com o ferroviário. Graças às características físicas da área (topográficas, climáticas, hidrológicas) é possível que tal aconteça no Guadalquivir, no estuário do Tinto-Odiel e no Guadiana [74].

Pioneira a tirar partido da citada complementaridade é a "Mason and Barry, Limited" de S. Domingos. Tharsis tem desde 1867 a sua própria linha ao longo da Rivera de Meca e pela margem direita do Odiel. Na estrutura "arborescente" que irá ter a rede ferroviária da província de Huelva graças às linhas construídas pelas diversas companhias mineiras, esta ligação Huelva-Tharsis será a mais ocidental, de traçado Sul-Norte paralelo às antigas ligações que do litoral Oeste da província atingiam o Andevalo e a Sierra de Aracena. Com um percurso que não se preocupa em servir os centros populacionais (sedes de

---

[70] "Before 1875 both Tharsis and Mason and Barry, through their control of the market, had obtained prices which permitted substantial excess profits [...] there was little gain in the major heavy chemical regions (Merseyside, Tyneside and Glasgow) where both Tharsis and Mason and Barry were firmly entrenched." (Ch. Harvey, 1981, p. 54).

[71] "Resulta imposible acometer a producción a gran escala, unica posible en la mayor parte de los casos en función de la riqueza del mineral, sin contar con un ferrocarril." (S. Coll Martin, 1977, p. 57). Lembra Flores Caballero que no leilão das Minas de Rio Tinto um dos temas que mais preocupou os interessados na compra foi o da concessão da linha de caminho de ferro mineiro (1981, p. 67).

[72] Ver *v. g.* o trabalho de C. Navarro de Oña sobre a criação, as diversas fases de exploração e a decadência da linha Linhares-Almeria (1984).

[73] Cfr. J. Morilla Critz, 1984-b. Essas diversas fases do caminho de ferro mineiro estabelece-as J. Hassan ao analisar a exploração do carvão escocês ao longo do século XIX (1980, p. 211).

[74] Nos finais dos anos de 1860, Rua Figueroa refere sobre a comarca mineira de Huelva: "Tended vuestra vista sobre el pequeño mapa de la región situada entre el Guadalquivir y el Guadiana y la vereis cruzada de numerosos riachuelos cuyas aguas, ó se sepultan directamente en las ondas del oceano, ó van á engrosar las risueñas ninfas del antiguo Betis. Esta dirección general de los rios revela ya la precision de salvar elevadas divisorias, desde las minas que se hallan en el seno de aquella comarca hasta sus limites hidrograficos. Y esas montañas se salvan, ora faldeando sus descarnados estribos por revueltos y angostos valles, ora remontándose á incultas, y pedregosas cumbres; ora descendiendo al alveo de los arroyos, ora elevandose à los bordes de espantosos precipicios, y casi siempre siguiendo el tortuoso giro de una senda abierta por la huella de los hombres y que es muchas veces el profundo cauce de torrentes devastadoras." (1868, p. 284).

município) como San Bartolomé de la Torre ou Alosno [75], a linha é claramente *mineira* e a sua ligação para Norte à linha "oficial" Zafra-Huelva por Villanueva de las Cruces será tardia.

Será quase uma década depois que se constroem as linhas Huelva-Zalamea la Real e Huelva-Rio Tinto. A primeira para servir as grandes minas de Buitrón e de Sotiel-Coronada, passa junto às históricas vilas de Trigueros e Valverde del Camino. A segunda, terminada entre 1873 e 1875, passa em San Juan del Puerto e em Niebla, num percurso de 83 km pelo vale do Tinto até à grande exploração. Avery comenta deste modo a construção da linha: "Se construyeron estas estaciones no solo para servir a las pequeñas comunidades de trabajadores ferroviarios y sus familias, que se crearon en diversos lugares del tendido [...] El Gobierno considerou que la linea sería de importancia considerable para la vida economica y social de la región." [76] Não será necessário comentar a reduzida importância que, de facto, quer as linhas mineiras, quer as "estatais" representaram "na vida económica e social" de regiões pobres como esta ou como o Campo de Ourique, no caso português, que a "Linha do Sul" cruzou sem provocar também qualquer tipo de desenvolvimento.

Em Agosto de 1875 sai de Huelva o primeiro barco com pirites da renovada mina inglesa de Rio Tinto."The potential of the Rio Tinto Mines was fully developed within the space of a few years the Company was established as the world's leading supplier of sulphur - a position is maintained without serious challenge before 1914 [...] For a period of twenty years, between 1880 and 1899, the Company regularly marketed about 10 per cent of the world's copper." [77] Entre 1875 e 1877 a luta será cerrada entre S. Domingos e Tharsis contra a nova e poderosa concessão. Mas a nova mina pela sua dimensão e características não permite qualquer concorrência [78].

A 11 de Janeiro de 1878 é celebrado um acordo entre as três companhias e que contempla vários e importantes aspectos especialmente ligados ao mercado: "[...] they were terminated in 1884 the agreements were to have a significant bearing on three major aspects of the development of the international market: the conditions governing the sale of each

---

[75] Segundo o mapa de A. M. Albert (189...) e o *Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha* (editado pela Gazeta dos Caminhos de Ferro, em 1898), a linha de Tharsis contava com as seguintes estações e apeadeiros: Puntal de la Cruz, Corrales, Fuente Salada, S. Bartolomé, Alosno e Tharsis.

[76] D. Avery, 1985, p. 163.

[77] Ch. Harvey, 1981, p. 52. Oliveira Martins comentará sobre a venda de Rio Tinto aos ingleses: "Este anno vendeo Rio-Tinto: nós fazemos todos os dias como Esaú, damos a primogenitura por um prato de lentilhas." (1873, p. 277).

[78] "It must have been clear by the end of 1877 that none of the pyrites producers could profit from a continuation of the competitive struggle. They came together in January 1878 to discuss the future ordering of the international pyrites trade." (Ch. Harvey, 1981, p. 56). Segundo Avery, Rio Tinto que em 1873 congregava apenas cerca de um milhar de trabalhadores terá dez anos depois 10.000 e, em 1909 perto de 17.000 (1985, p. 230). L. Gil Varón estima em 238 o número de mineiros portugueses que trabalharam em Rio Tinto, entre 1882 e 1892, na fase de instalação dos diversos sectores da mina (1984-a, p. 323).

'value' of the ore; the division of the trade between the respective producers; and the price at which the sulphur contained in pyrites was to be sold." [79] Esta última referência ao enxofre, nem sempre recordada pela importância concedida ao cobre, era afinal de capital importância, face à procura que os principais mercados europeus começavam a manifestar [80]. Sebastian Coll comenta deste modo o convénio de 1878 sobre o enxofre, lembrando a ruptura técnica entretanto acontecida e que naturalmente condiciona todo o processo e sobretudo as decisões das empresas: "En 1878 la *Revista Minera* da cuenta de la formación de un pool entre los productores de pirita que segun parece estaba encaminado a mantener el precio del azufre más que del cobre. Sabemos que este acuerdo se quebró en 1883, un año antes de su fecha de expiración en base que una serie de innovaciones tecnicas permitierón a los fabricantes de sosa cáustica extraer su producto a partir de fuentes distintas de la pirita, a un precio más bajo, con lo que la *Tharsis* primero, y las demás después, ajustarón sus precios a las nuevas condiciones." [81]

Contudo, o acordo de 1878 ficará na história mineira do Sudoeste peninsular como um marco a reter, pela importância que detinham então os contributos de matéria-prima idos desta proveniência para os grandes centros metalúrgicos das Ilhas Britânicas [82]. Posteriormente foram tentados outros acordos em situações de "ameaça externa" como pelos meados da década de 80 com a permanente queda dos preços do cobre [83]. Mas como também faz notar S. Coll: "Sobre otros tipos de convenios tenemos mucho menos información: Ni una sola noticia de acción comun frente a reivindicaciones obreras, y poco más respecto a acciones conjuntas para influir en la política del Estado." [84] Mais perigosos

---

[79] Ch. Harvey, 1981, p. 56.

[80] "El precio obtenible por el azufre de las piritas era siempre un asunto preocupante. [...] Las tres compañias tomaron contacto en 1878, y acordaran fijar un precio para los compradores de 6 d. la unidad, aunque las relaciones entre las tres fuesen tan tirantes que hubieron de traer a un negociador independiente para suavisar el trato." (D. Avery, 1985, p. 150).

[81] S. Coll Martin, 1977, p. 101. Ch. Harvey analisa também este aspecto das modificações tecnológicas como razão de base para as tomadas de posição das grandes empresas: "[...] it seems extraordinary that the mining companies decided not to extend the pyrites convention beyond the end of 1884 [...] The producers were already divided when, in the early 1880s, technological changes in the heavy chemical industry abruptly created a major marketing dilemma." (1985, p. 59).

[82] "Rio Tinto was allocated the whole of the continental European market in addition to 40 per cent of the trade in Great Britain and Ireland, whereas Tharsis and Mason and Barry were granted just 33.33 per cent and 26.66 per cent of the latter market respectively." E Ch. Harvey acrescenta: "It is not surprising then, that the pyrites converntion immediately benefited the finances of the mining companies." (*ibid.*, p. 57-58).

[83] Em 1885 noticia *Le Génie Civil* de Paris: "Grâce à une entente avec les autres exploitations de Tharsis et de Santo Domingo, la livraison, en Angleterre, appartient pour 40% à la Compagnie de Rio Tinto, et pour la totalité au continent." ("Les mines de Rio Tinto...", 1885, p. 379).

[84] S. Coll Martin, 1977, p. 102. Os acordos faziam-se a uma outra escala - a mundial - e com parceiros bastante mais poderosos. "In the period between the Secrètan operations [1889] and World War I, two associations of copper producers were formed in the United States. The first, the American Producers' Association, was formed in 1892 and continued in operation until 1903. The European Producers' Commitee, which included the principal copper mining companies in Spain, Portugal, Germany, the Cape Colony, Mexico, and Austria, was formed simultaneously." (O. Herfindahl, 1959, p. 77).

que os operários, a legislação e os impostos (espanhóis ou portugueses) eram os concorrentes. Porém, todos os "problemas locais" teriam importância relativa já que onde cada uma das grandes empresas tinha que jogar forte, era no mercado internacional, tentando manter posições num universo de renhida disputa. Em Novembro de 1892, a *Revista Minera* de Madrid publica uma lista das mais importantes minas de cobre do Mundo onde as do Sudoeste peninsular ocupam destacados lugares: Rio Tinto o 1°, representando 10,9% da produção mundial, Tharsis o 8° (3,6%) e S. Domingos o 17° (1,4%).

As mais importantes minas de cobre do mundo, em 1892

Minas	Procução (t)	% prod. mundial
Rio Tinto	32.000	10.94
Calumet y Hecla	29.018	9.92
Anaconda	28.600	9.78
Chile	19.875	6.79
Japão	17.000	5.81
Mansfeld	14.250	4.87
Boston y Montana	11.958	4.09
Tharsis	10.500	3.59
Butte y Boston	8.095	2.77
Australia	7.500	2.56
Tamarak	7.231	2.47
Nueva Quebrada	6.500	2.22
Quiney y Franklin	6.497	2.22
Parro II	6.405	2.18
Cape Copper	5.000	1.71
Copper Queen	4.480	1.53
Mason and Barry	4.150	1.42

Fonte: *Revista Minera*, XLIII, 1.416, 1892, p. 353.

Nos últimos anos do século multiplicam-se as explorações mineiras na área face à enorme procura internacional da matéria-prima [85]. Os pequenos que, por serem poucos, tinham vida breve são agora muitos e mesmo que a sua "esperança de vida" não aumente começam a tornar-se um problema para as grandes empresas [86]. Assim, um novo acordo entre as três grandes minas é estabelecido em 1905: "[...] according in February 1905 Rio

[85] Cfr. Ch. Harvey *et al.*, 1987, p. 185.

[86] Cfr. S. Coll, 1983, p. 419. "However, while Rio Tinto was enjoying this remarkable period of growth and prosperity, changes were taking place which were to alter profoundly the nature of the international pyrites market. Almost inevitably the high price of copper and the rising demand for sulphur encouraged associated businesses to venture into pyrites mining. For example, The United Alkali Company invested in the Andalusian Santa Rosa, Conception and Buitron mines. Likewise, the French Saint Gobain chemical company developed the Cabezas del Pasto, Las Herrerias and Caridad properties. [...] As a result, the relative importance of Tharsis and Mason and Barry as exporters of pyrites was diminished while Rio Tinto managed to retain its share of the trade. In this way the international market no longer remained in the hands of these main producers, but was divided between just one dominant enterprise and numerous much smaller suplies." (Ch. Harvey, 1981, p. 82).

Tinto proposed that Tharsis, Mason and Barry and itself should formally agree to respect each other's right to supply customers. The resulting agreement prevented a major conflict between the participants, and subsequently renewed in October 1911 for a further ten years." [87]

Diz Pinedo Vara no seu estudo sobre as *Piritas de Huelva*: "No ha reinado, desgraciadamente, la prosperidad en las minas durante todos los ultimos cien años, por ser actividad muy sensible a los acontecimientos mundiales, especialmente a los conflictos armados internacionales, que provocan alzas y bajas de consideración. Así vemos cómo la guerra ruso-japonesa produjo en 1906/1907 un alza en las cotizaciones del cobre, al igual que aconteció desde 1916, a consecuencia de la guerra de 1914/1918; los riesgos del transporte maritimo ocasionarón sin embargo, una baja en las explotaciones de pirita durante la referida guerra europea [...]" [88] Não eram, porém, estes os únicos motivos para as variações permanentes e muitas vezes enormes nos preços dos minerais, daí que o assunto prendesse continuamente a atenção dos responsáveis dos diversos sectores do processo, desde o empresário da mina ao homem de negócios da bolsa, ao industrial metalúrgico [89]. As fontes que mais informações veiculam sobre a matéria são os periódicos da especialidade que, além dos valores dos diversos tipos de matéria-prima em cada uma das mais conhecidas bolsas internacionais, comentam largamente não só esses números como as notícias (e boatos) que circulam nos diversos meios empresariais. Por vezes a variação dos preços pode ser reflexo da falência de um grupo económico ou do controlo por parte de apenas uma mas poderosa empresa [90].

Chegada a I Guerra Mundial os preços da matéria-prima e do seu transporte atingem valores excepcionais. Recorrendo ainda à *Revista Minera* vejamos uma sequência de notícias entre Fevereiro e Outubro de 1915: "[...] todo contribuye al alza de los fletes. Al comercio universal hay sustraidos actualmente diez ó doce millones de toneladas de buques

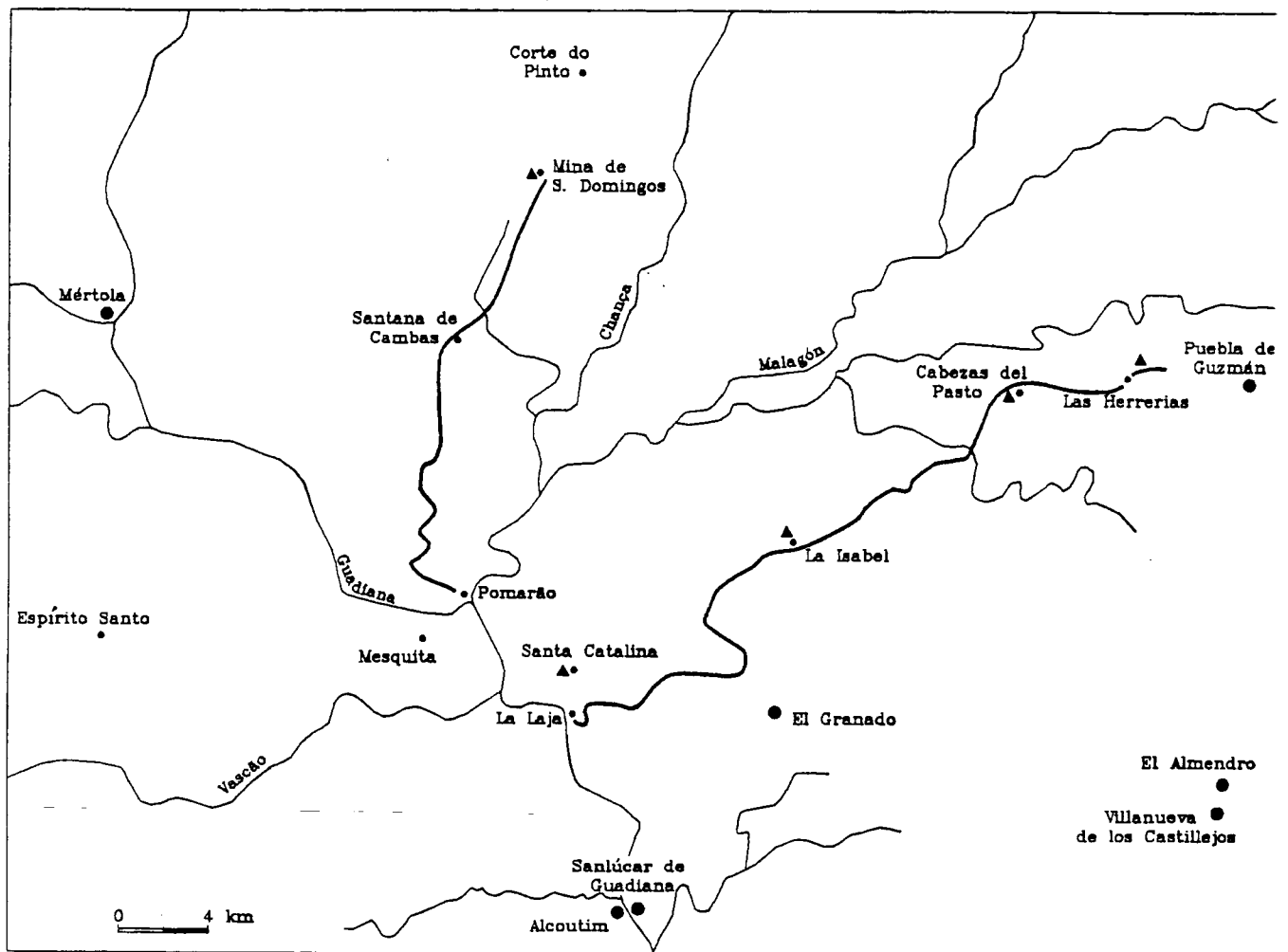
---

[87] *Ibid.*, p. 83. Depois da Guerra o controlo em toda a faixa mineira do Sudoeste da Península pelos três grandes será mais apertado e incisivo, "forçando" mesmo as pequenas minas a suspenderem as respectivas explorações como é o caso de La Loya, indemnizada em 1923 por encerrar a mina (cfr. Pinedo Vara, 1963, p. 59).

[88] I. Pinedo Vara, 1963, p. 57.

[89] Um exemplo retirámo-lo da *Revista Minera,* relativo ao início de 1899, aquando de uma forte subida de preço do cobre nas bolsas de Londres e de Hamburgo. "La Prensa industrial y financiera atribuye la subida del cobre á una combinación nueva de las fabricas de los Estados Unidos [...] que juntas representan los 3/5 de la producción del mundo [...] Por el pronto, toda base de cálculo está perdida, y no hay quién, con fundamento, diga, ni el maximo á que puede llegar ni el tiempo que durarán los precios extremados. Si se calcula que el cobre que hoy se produce cuesta solo £ 24 la tonelada por término medio, y que se vende á más de £ 60, facil es predecir el empeño que se pondrá en buscar y preparar minas de cobre; pero entretanto muy atrevido será quién asegure que con combinación y sin combinación no se vuelva á ver el precio de £ 100 de 1857 y 1858." (L, 1.714, 1899, p. 44).

[90] Como são os casos referidos por R. Pettengill da bancarrota de Venture em 1889 e das tentativas monopolizadoras da Amalgamated Copper Company, que em 1901 mantém por algum tempo os preços anormalmente altos (1935, p. 431).

Fig. 57 – A bacia mineira do Guadiana na 1.ª década do século XX

(que en parte no pueden navegar, y en parte están requisitados por los Gobiernos de los Estados beligerantes); la navegación ofrece mil peligros en ciertos mares; los buques tardan muchas semanas en ser despachados en los puertos de Inglaterra y de Francia por escasez de brazos." [91] Um problema grave no transporte dos minérios durante a guerra é o seu destino real, já que os países envolvidos no conflito se socorrem dos neutrais para as transações: "[...] desde el comienzo de la guerra hasta el 1° de Enero la Gran Bretaña ha hecho 31 aprehensiones de cargamentos de cobre procedentes de los Estados Unidos y despachados para puertos neutrales, somando 19.350 toneladas de metal. Cuatro de esos cargamentos iban destinados á Holanda, 14 á Italia y 13 á Suécia." [92]

Como veremos, também os próprios transportadores "neutrais" (de entre os quais se destaca a bandeira norueguesa), sofrerão duramente o ataque dos beligerantes. Mas o consumo que ocorre durante a guerra elevando os preços é um apelo a que nem todos conseguem resistir apesar do perigo: "La guerra ha tenido como consecuencia un aumento considerable en el consumo de los diversos metales. Para el cobre especialmente, se estimaban en unas 100.000 toneladas por año, por cada bando, pero estas cifras parecen actualmente sobrepasadas con exceso, el cobre es utilizado para la confección de las capsulas de cartuchos y de granadas, para los hilos telefonicos y telegraficos, etc." [93]

1.4 - As explorações mineiras do Guadiana

As minas situadas em território espanhol que escoavam a sua produção pelo Guadiana eram os pontos mais ocidentais de uma larga e densa faixa mineira que cruzava o centro da Província de Huelva de Leste a Oeste, desde as Minas de Rio Tinto à fronteira portuguesa passando por La Zarza e por Tharsis [94] (Fig. 57).

> "En la prolongación de la linea de la Sierra Morena hacia el Oeste, por gran parte de la província de Sevilla y en la de Huelva, la alineación montañosa [no] coincide con la linea de contacto que se observa en los mapas geologicos entre paleozoicos y terrenos modernos, sino que se presenta retirada hacia el interior, existiendo entre la base de la sierra y los terrenos terciários del valle betico una extensa penillanura paleozoica, que constituye la comarca del Andevalo, recorrida junto a la base de la sierra por numerosas alineaciones de afloramientos de rocas eruptivas y filones o masas metaliferas en relación directa con las fracturas." [95]

---

[91] *Revista Minera*, LXVI, 2.483, p. 68.

[92] *Ibid.*, 2.487, p. 119.

[93] *Ibid.*, 2.516, p. 483.

[94] "Los anuarios finacieros y de mineria, así como el resto de la prensa economica de la época [1880-1890] dan noticia de 54 compañias operando en el sector, aparte de Río Tinto y Tharsis y de alguna otra empresa de la que no conocemos el nombre." (S. Coll, 1983, p. 418).

[95] E. Hernández-Pacheco, 1926, p. 35.

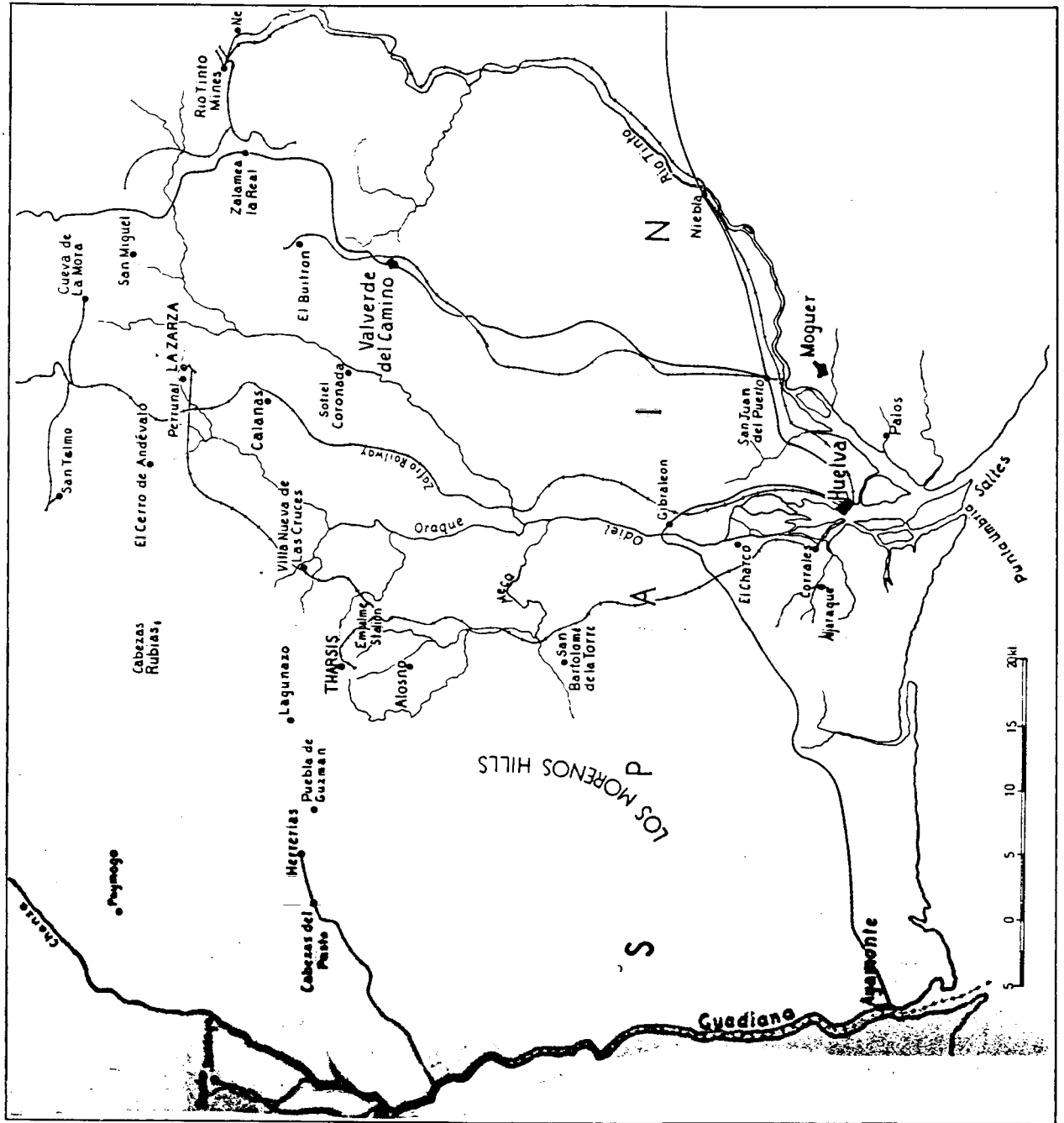
As minas do Guadiana constituíam um grupo, no quadro provincial que se organizara progressivamente Sul-Norte, arborescente, em função do grande porto exportador de Huelva (ver Fig. 58). A topografia das bacias do Tinto e do Odiel condicionara a configuração da rede ferroviária que ao longo de quatro principais eixos (e seus ramais adjacentes) colectava o extraído das diversas explorações. Ora utilizando os fundos dos vales, em áreas onde o relevo se esbate quase por completo (como é o caso do Tinto), ora percorrendo o topo dos interflúvios em áreas em que a topografia se vinca (como é o caso entre Oranque e Odiel), o caminho de ferro ligou progressivamente as diversas minas aos cais de exportação do estuário de Huelva. Para as explorações mineiras do Andevalo Ocidental o escoamento para o mar encontrava-se dificultado. Ainda que Tharsis e a ligação à rede ferroviária principal se encontrassem a menos de duas dezenas de quilómetros, havia que ultrapassar a acidentada linha divisória de águas entre as bacias do Odiel e do Chança, cujo ponto cotado mais elevado se situa junto à capela da Virgem de la Peña (397 m).

Embora tardia, a construção do caminho de ferro mineiro entre Las Herrerias (Puebla de Guzmán) e o porto fluvial de La Laja não fez mais do que facilitar e definir a velha estrada que unia as diversas explorações que se "alinhavam" ao longo do interflúvio entre a Rivera Cobica e a Rivera de la Golondrina, a primeira afluente do Chança e a segunda do Guadiana. Las Herrerias, Cabezas del Pasto, La Isabel e Santa Catalina são os elementos dessa cadeia directamente ligada a La Laja, seu "natural" porto exportador (ver Fig. 59). A importância de cada uma não é comparável, os respectivos períodos de actividadde não são coincidentes, os seus proprietários e os métodos de lavra não são também os mesmos.

Duas outras explorações mineiras próximas tiveram também alguma relação com o Guadiana: Lagunazo e El Toro. A primeira situada entre Puebla de Guzmán e Tharsis (ainda que mais próxima da grande mina), possuía uma considerável represa que utilizava as águas de um afluente da Rivera Cobica. A segunda, na vertente norte da Sierra de los Buitres, encontrava-se localizada no encaixado vale da Rivera de Malagón, afluente do Chança. Ambas as explorações sem acesso directo a qualquer ramal da rede de caminho de ferro mineiro, escoaram em períodos determinados por La Laja. Porém, a sua principal relação com o Guadiana é de outra natureza: a poluição. Como qualquer das minas, pela sua dimensão e fraca riqueza mineral, sempre utilizou métodos bastante rudimentares, a preocupação de possíveis ou prováveis consequências nefastas sobre as águas ou sobre a vegetação sempre foi pouca, tanto mais que em território espanhol a rede hidrográfica

Fig. 58 Province of Huelva

Fig. 59 - Exploração mineira de Las Herrerias e caminho de ferro para acesso a La Laja.

Fonte: J. Doetsch, 1957, p. n. n..

afectada atravessava apenas áreas despovoadas e baldias. Os protestos dos pescadores portugueses do Guadiana não chegavam aos donos de El Toro e de Lagunazo.

Em consequência da falta de fontes respeitantes às "minas do Guadiana" escapa-nos quase por completo um dos mais interessantes aspectos do fenómeno mineiro: o social. Apenas é possível levantar algumas hipóteses a partir do que sabemos das "grandes" explorações da área. Um dos problemas refere-se à proveniência da população mineira que com a súbita entrada em funcionamento das explorações, acorreu na mira de emprego e melhores salários. Pensamos que no caso de Las Herrerias, Cabezas del Pasto ou El Toro os mineiros são recém convertidos agricultores das áreas próximas ou mineiros da faixa piritosa do Sudoeste peninsular, portugueses ou espanhóis, contrariamente ao ocorrido em Tharsis ou Rio Tinto. Nesta última mina, por exemplo, além da população operária se repartir por várias importantes povoações (Zalamea, El Campillo, Campofrio, Madroño, etc.) ela é proveniente, em grupos mais ou menos numerosos, de várias regiões de Espanha, em especial das Asturias, região com uma larga tradição mineira [96]. Era igualmente nas grandes minas, onde milhares de operários se concentravam, que mais facilmente se poderiam organizar "rixas de taberna" mas também lutas de classe, tirando partido da proximidade da fronteira política em casos de força maior. Tornet, o organizador da histórica greve de 1888, em Rio Tinto, contra os "humos de Huelva", refugiou-se em Portugal na sequência do massacre dos operários pelos militares [97].

Las Herrerias

"La región dentro la cual están enclavadas las concesiones mineras de 'Minas de Herrerias' constituyen en la actualidad una penillanura afectada por la erosión geologica." - assim descreve Jorge Doetsch a situação de Las Herrerias, as "grandes" minas espanholas do Guadiana situadas a menos de meia dezena de quilómetros da sede do município - Puebla de Guzmán -, dum lado a Rivera Cobica, do outro a Rivera de la Espada [98]. Las Herrerias existia já registada em 1880, como exploração mineira espanhola ainda que com importância diminuta. A concessão é então arrendada a "The Bede Metal and Chemical Co.", numa altura

[96] D. Avery, 1985, p. 230-231. O saldo migratório da Andaluzia Ocidental entre 1901 e 1930 foi, segundo A. Barbancho, de 96 000 habitantes, o que no quadro das diversas regiões de Espanha representa um dos três únicos casos de saldos positivos para esse período, além de Madrid e do Nordeste (1967, p. 37).

[97] D. Avery, 1985, p. 203.

[98] J. Doetsch, 1957, p. 10.

em que esta empresa estende a sua influência na área, controlando as minas de San Telmo (também anteriormente explorada por espanhóis) e La Joya (de uma sociedade francesa). Em 1885, D. Carlos Rocpell, residente em Puebla de Guzmán e director da empresa mineira, com sede em Newcastle, solicita junto das autoridades competentes que seja autorizado a importar através da alfândega de Sanlúcar de Guadiana determinados produtos do estrangeiro, comprometendo-se a empresa a pagar o salário do funcionário destacado para controlar tais operações [99]. O movimento nos portos espanhóis do Guadiana ganha nova vida.

Não possuímos valores sistemáticos de exportação de mineral de Las Herrerias ou de qualquer outra das "minas do Guadiana" até aos primeiros anos do nosso século mas, através da estatística de *Sanidad* chega-nos informação de que pelos anos 60 saíam navios pelo porto de Ayamonte que, em média anual, rondavam as 4.500 t. Em meados da década de 80 o valor correspondente ultrapassa a dezena de milhar de toneladas. Serão os anos em que "The Bede Metal and Chemical Co." renova Las Herrerias (ver Doc. nº 33), mas os poços donde sai o grande volume de mineral exportado pelo Guadiana pertencem a Cabezas del Pasto (ver Fig. 59).

São várias as importantes etapas do movimento mineiro dependente do Guadiana. Primeiro o salto quantitativo dos meados da década de 80, do qual resultou um reforço da exportação de minérios por La Laja. Depois, o início da construção da linha férrea, autorizando-se desde 1889 a importação de materiais para a realização de tal obra. Dez anos depois, pede-se o fim desse privilégio [100]. O comboio mineiro circula já, mas só até Cabezas del Pasto, a outra parte do percurso é feita por cabo aéreo. Um dos grandes problemas na definição do traçado da linha de 31 km e na utilização de uma via aérea complementar é a topografia particularmente acidentada. As altitudes são pouco elevadas (rondando em média

[99] *Boletin Oficial de la Dirección General de Aduanas*, II, 9, 1886, p. 62.

[100] A 6 de Dezembro de 1899 é assinada uma relevante *Real Orden* sobre tal matéria: "Vista la instancia presentada por la razón social Viuda de Duclos, sucesora de D. Carlos Duclos y Fernandez, de Huelva, solicitando que se anule la habilitación que á ruego de su antecesor, y por Real orden de 17 de Junio de 1889, se concedió al puerto de la Laja: Resultando que este punto estaba habilitado por las Ordenanzas de Aduanas del año 1884 para la exportación de minerales, excepto galenas, y que en virtud de la mencionada Real orden se amplió su habilitación, permitiendose importar el material fijo y movil, necesario para la construcción y explotación de un camino de hierro y via aérea, y el indispensable para la explotación de varias minas, obligandose el entonces recurriente á satisfacer el sueldo de 1.500 pesetas de un empleado pericial que se aumentó en la plantilla de la Aduana de Sanlúcar de Guadiana, obligación de la que pide ahora se le releve la razón social mencionada." (*Boletin Oficial de la Dirección General de Aduanas*, XV, 509, 1899, p. 279).

os 160 m a 190 m), o encaixe da rede hidrográfica é porém muito forte o que obriga a linha férrea a serpentear largamente para "perder cota" [101].

Em Abril de 1899 é publicado no *Boletim Commercial*, um relatório do vice-cônsul português em Ayamonte, José Theodoro Faria, sobre alguns aspectos económicos da área sob a sua jurisdição entre os quais, a exploração mineira:

> "Há neste distrito vice consular várias minas de ferro, cobre, manganésio, das quais algumas estão em exploração, mas com pouca importância. A sua exportação é para Inglaterra, Alemanha e França, por vapores estrangeiros que veem ao rio Guadiana receber os carregamentos a um caes denominado La Laja, da jurisdição aduaneira de Sanlúcar de Guadiana, proximamente a uma légua ao norte deste porto. Os minerais são conduzidos por um c. f. de via reduzida de 15 km, seguido por uma via aérea de 4½ km, até ao mesmo caes 'La Laja'. Esta exportação é de pouca importância, não só pela pobreza do minério mas também pelas grandes despesas que ocasiona a navegação pelo rio Guadiana, que, tendo uma barra de pouco fundo não permite aos vapores sair com carga total dando em resultado que só recebem a que ele lhes consente sendo o resto conduzido em barcos de vela até fora da barra, onde então se completa o carregamento. [...] Entre estas minas há uma denominada 'Las Herrerias' de minério de cobre de boa qualidade, pertencente à mina inglesa 'The Bede Metal and Chemical Company Limited', mas esta companhia para evitar grandes despesas na exportação pelo rio Guadiana tem feito importantes trabalhos de cementação para a lavagem do minério produzindo a 'casca' de cobre levada ao porto de Huelva, para exportação." [102]

Las Herrerias escoam em parte pelas margens direitas do Oroque e do Odiel em direcção a Huelva, já que a via férrea não chega ainda à mina e não tanto pelos problemas que o Guadiana levanta, como diz o vice-cônsul. Aliás, vemos como eram naturalmente os mesmos, os problemas que se colocavam às empresas exploradoras de um e outro lado do rio: barra perigosa, baldeação do minério... O inultrapassável obstáculo era o da pobreza das jazidas que não possibilitava muitas alternativas [103]. Contudo, nos últimos anos do século passado, o grupo mineiro Herrerias contava com 17 concessões que totalizavam 136 ha, dando emprego a 250 operários [104].

Com a nova centúria chega a Las Herrerias o caminho de ferro e com ele inicia-se um período áureo para a exploração que se estende até à I Guerra Mundial. Noticía a *Revista Minera* em Janeiro de 1906: "El ferrocarril del Guadiana y el puerto de La Laja sobre dicho río, habilitado con guías de vapor, etc., están ya dispuestos para importantes transportes y

---

[101] "La distancia en linea recta [Herrerias-La Laja] viene a ser del orden de 18,5 km, mientras que el trazado del ferrocarril minero exige el recorrido de 31 km, para salvar la accidentada superficie terrestre intermedia entre los puntos extremos, a saber, depositos de mineral en la mina y depositos de mineral enclavados en el mismo puerto." (J. Doetsch, 1957, p. 231).

[102] *Boletim Commercial*, II, 4, 1899, p. 456.

[103] Refere Sebastián Coll: "[...] solo con unas reservas de minerales abundantes, que permitiesen una producción elevada durante un numero de años suficiente, resultaba rentable la construcción de ferrocarriles." (1983, p. 426).

[104] I. Pinedo Vara, 1963, p. 234.

embarques de piritas. La construcción del nuevo ramal de la línea, desde la mina *Cabezas del Pasto* hasta la mina Herrerías, está concluída. Tanto el puerto y el ferrocarril como las minas citadas, la última arrendada á *The Bede Metal and Chemical Co. Ld.*, de Newcastle, son de la Casa C. & J. Sundheim, de Huelva. En el proximo año los embarques por La Laja serán importantes, entre la pirita cruda de la contramina de *Cabezas del Pasto*, que ya explota su piso de los 80 metros, y las piritas lavadas de las montañas de beneficio de cobre de Herrerias." [105] O "próximo año" (1907) ficou assinalado nas estatísticas de "Las Herrerias" com 42.052 t de minério e a produção continuará a aumentar até 1909, ano em que se ultrapassa o marco das 50.000 t. Inicia-se então um lento decréscimo que o início da Guerra irá irremediavelmente cortar até meados da década de 1920 (ver Fig.60).

A esta progressiva queda de produção em "Las Herrerias" não serão alheios os problemas ocorridos, primeiro com a venda do caminho de ferro e depois com o arrendamento da própria mina à empresa Saint Gobain, entre 1911 e 1912. Relata uma vez mais a *Revista Minera* em fins de Janeiro de 1911: "La empresa de Saint Gobain en el distrito minero de Huelva - Con fecha 13 de Enero la tan conocida Cie. de Saint-Gobain, Chauny & Cirey ha comprado á los Sres C. & J. Sundheim, de Huelva, el ferrocarril y el cable aéreo que unen la mina de piritas ferrocobrizas Herrerias al puerto de la Laja, sobre el Guadiana. La misma Compañia ha tomado en arriendo la mina de piritas *Cabezas del Pasto*, propiedad de los citados señores Sundheim." [106] Depois da linha férrea e do arrendamento de Cabezas del Pasto, o golpe final sobre "Las Herrerias" substituindo na área a anterior empresa inglesa. "Con fecha 31 de Enero proximo pasado, la Compañia de Saint-Gobain, Chauny & Cirey ha arrendado á D. Carlos Sundheim y D.ª Justa Sundheim de Doetsch la mina de piritas ferrocobrizas del termino de Puebla de Guzmán (Huelva), Las Herrerias, en cuya explotación ha cesado la Bede Metal Chemical Co." [107]

A nova companhia arrendatária não terá muito tempo para reestruturar a exploração já que escassos anos depois rebenta o conflito europeu que afecta largamente os circuitos do comércio marítimo internacional em que têm larga importância as matérias-primas e, por extensão, as próprias áreas de produção desses produtos. Uma vez mais recorremos à *Revista Minera* que se faz eco da situação de larga crise que atravessa o sector em toda a bacia mineira de Huelva e também nas "minas do Guadiana": "La mayoria de las minas, San Miguel, San Platón, La Joya, Herrerias, Cabezas del Pasto, San Telmo, Campanario, Castillo

---

[105] *Revista Minera*, LVII, 2.046, 1906, p. 8.
[106] *Ibid.*, LXII, 2.289, 1911, p. 49.
[107] *Ibid.*, LXIII, 2.339, 1912, p. 72.

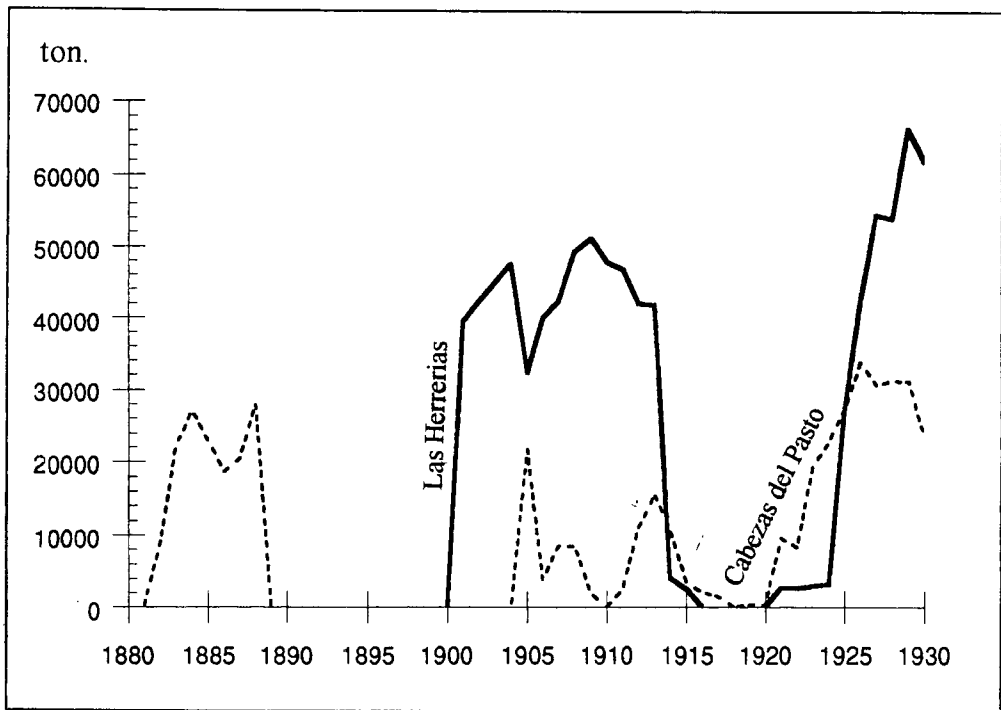
Fig. 60 - Evolução da produção das minas Las Herrerias e Cabezas del Pasto, entre 1881 e 1930.

Fonte: V. Pinedo Vara, 1963, p. 236 e 366.

Fig. 61 - A exploração mineira de Las Herrerias, em meados do século XX.

Fonte: J. Doetsch, 1957, n. n. p.

de las Guardas, Peñaflor y La Caridad, se puede decir que han cesado [por causa da guerra] si bien sustienen la cementación naturalmente y los servicios de conservación [...] Con se ve la paralización es principalmente en los establecimientos controlados por empresas francesas y alemanas. Lo que más padece con la crisis es el personal de trabajadores de los ferrocarriles y del puerto, pues habiendo cesado las exportaciones de piritas ferrocobrizas y de piritas lavadas [...] el trafico se ha reducido a la mitad." [108] Terminada a Guerra as quantidades de minério produzidas em Las Herrerias continuam a ser diminutas (2.650 t em 1921, 2.647 t no ano seguinte), o que levará a "Société Anonyme de Saint Gobain" a fundar em 1922 a "Sociedad Minera del Guadiana", "[...] que continuó realizando algunos trabajos de preparación minera y en especial, los de buscar salida a los minerales." [109] A partir de 1925 a produção de "Las Herrerias" sofre um notável crescimento até atingir as 65.935 t em 1929. Com a crise internacional, a mina encerra em 1931 por largos anos [110] (Fig. 61).

Cabezas del Pasto

No limite do topo aplanado do interflúvio existente entre as Riveras Cobica e Viguera que confluem a escassos quilómetros de Las Herrerias situa-se a exploração mineira de Cabezas del Pasto, cuja produção de pirites escoava pelo Guadiana, via La Laja. O acesso ao rio em linha recta não chegava às duas dezenas de quilómetros mas o caminho (e mais tarde a via férrea) percorriam uma distância muito maior pela acidentada topografia. Para Leste, uma possível ligação a Tharsis (e ao seu escoamento ferroviário) via Puebla de Guzmán não se mostrava mais fácil e, por conseguinte, mais lucrativa.

Os primeiros trabalhos mineiros de que temos notícia em Cabezas del Pasto, datam de 1860. A mina é arrendada à empresa "The Bede Metal Co." de Londres, em 1884, pelo seu proprietário Jorge Rieken, o autor das *Observaciones acerca de la importancia industrial de las antiguas minas de cobre en el mediodia de España y Portugal* publicadas em Madrid, em 1857. As megalómanas propostas de Rieken divulgadas e defendidas nesse trabalho não se tornaram realidade e o rendimento das pequenas explorações mineiras do Andevalo não é um sucesso. "The Bede Metal Co." conservará Cabezas del Pasto até ao final

[108] *Ibid.*, LXV, 2.475, 1914, p. 590.

[109] I. Pinedo Vara, 1963, p. 235. Cesar de Madariaga dá notícia numa publicação de 1920 que se encontra em curso a construção do último troço do caminho de ferro mineiro ligando La Laja à estação de Sardón (até então *terminus* da linha), em substituição do cabo aéreo (1920, p. 26).

[110] "El los ultimos cuatro años de laboreo, 1928 a 1931, se obtivieron 232.000 toneladas, que se destinaron a exportación y cementación, quedando ahora en mina unas 100.000 toneladas de pirita lavada, que, en 1947, ha empezado a vender." (I. Roso Luna *et. al.*, 1958, p. 95).

do século embora não pareça ter tido uma próspera existência. Possuímos valores de produção da mina desde o início dos anos 80, valores medíocres: em 1881, 325 t; em 1882, 8.796 t; em 1883, 22.273 t e em 1884, 27.052 t [111]. Com a passagem para "The Bede Metal Co." a mina entrou numa nova fase. Um outro método de extração do minério foi tentado [112] e em 1888 a produção atingia as 27.866 toneladas. Não nos chegaram valores para a década e meia seguinte mas a construção da linha de caminho de ferro para ligação a La Laja (no final dos anos 80) deixa pensar que a exportação terá continuado com importância. A comprovar esta hipótese lê-se no texto inserto nos *Datos Estadísticos...* referentes a 1891-92:

> "El criadero se explota por banas ascendentes. Los rellenos se efectúan con piedra que se introduce del exterior. No hay calcinación en teleras. Los minerales de mejor ley se exportan en un ferrocarril que termina en otro aéreo, y se enbarcan por el puerto de la Laja, del río Guadiana. Un dique construido en la ribera Bediquera proporciona el agua necesaria para el lavado de los minerales en crudo, elevándola por una bomba de doble efecto, movida con maquina de vapor. Este grupo se está explotando por la Compañia The Bede Metal, así como tambien el de La Joya, del termino del Cerro." [113]

Na viragem do século "C. e J. Sundheim" como novos proprietários sucedem a "The Bede Metal Co." na exploração de Cabezas del Pasto. Há um importante incremento na produção em 1905, produzindo-se 21.650 t mas, até 1910, a tendência é sempre decrescente e, se comparada com Herrerias, apenas um pequeno vizinho (Fig. 62). O volume de matéria-prima saído de Cabezas del Pasto em 1910, é de 28 toneladas! Em Janeiro do ano seguinte a *Revista Minera* anuncia o arrendamento da mina à "C^ie^ de Saint-Gobain, Chauny et Cirey" ao mesmo tempo que informa que a mesma empresa comprou o caminho de ferro de ligação a La Laja [114]. A produção começa desde então lentamente a crescer com volumes que entre 1912 e 1914 rondam as 12.000 t. A I Guerra Mundial virá cortar esta evolução por mais de meia década. Só em 1921 se inicia uma notável recuperação.

[111] I. Pinedo Vara, 1963, p. 366.
[112] Cfr. S. Checkland, 1967, p. 136.
[113] *Datos estadisticos correpondientes...*, 1895, p. 142.
[114] *Revista Minera*, LXII, 2.289, 1911, p. 49.

Fig. 62

Fonte: J. Doetsch, 1957, p. n. n..

Santa Catalina e La Isabel

Santa Catalina e La Isabel, duas pequenas minas dependentes também da exportação pelo Guadiana. Santa Catalina terá sido mesmo das primeiras a ser explorada pela sua proximidade ao Guadiana. O jazigo encontra-se situado frente à confluência da Ribeira do Vascão com o Guadiana, numa rechã da vertente da margem esquerda, junto ao Peñon del Lobo. A mais importante notícia que possuímos sobre esta exploração refere cerca de 125.000 t extraídas entre 1859 e 1870, tendo então suspendido os trabalhos na sequência da crise económica ocorrida aquando da guerra franco-prussiana [115]. Voltará a funcionar mas com uma exploração pouco contínua [116]. A dependência administrativa da mina sob a jurisdição do *ayuntamiento* de El Granado reflete-se em alguma legislação local emanada [117], enquanto os portos de embarque dos minerais estão na alçada da alfândega de Sanlúcar. O seu primeiro e natural porto de escoamento foi El Cañaveral situado a meia distância entre as confluências do Vascão e do Chança e que se atingia por um sinuoso caminho que contornava o Cabezo de San Victor. Com o desenvolvimento de La Laja acontecido em função da exploração de Cabezas del Pasto e de Las Herrerias, El Cañaveral será progressivamente abandonado. A mina de Santa Catalina também não terá uma vida muito auspiciosa em consequência da parca riqueza mineral da sua jazida.

Sobre La Isabel a informação que nos chega é ainda menor. Situada na vertente norte da Sierra del Granado, entre os Barrancos del Acebuche e Peligroso, a mina encontra-se a escassas centenas de metros da linha férrea que ligava Las Herrerias a La Laja. La Isabel pertencia pelos últimos anos do século a S. Sundheim y Doetsch de Huelva [118] e a sua exploração e produção modestas, enquadram-na no conjunto das restantes pequenas minas de manganés existentes então na província de Huelva. Sebastián Coll sintetiza claramente as principais razões que estão na base das características de vida das pequenas minas e, sobretudo, do seu insucesso: "En el ultimo cuarto del pasado siglo, en el fracaso de las sociedades [...] es posible encontrar unas causas comunes, reducibles a un exceso de optimismo en cuanto a las posibilidades del negocio, que se concreta en: prospección

---

[115] I. Pinedo Vara, 1963, p. 945.

[116] Nos fins da primeira década do século escoava-se algum do seu minério por Ayamonte (cfr. Donnet y Pareja, 1910, p. 93).

[117] Em Junho de 1861 informava o *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva:* "Hallandose deposita en esta villa la mayor parte de la cantidad que importan los atrasos de las minas Santa Catalina y La Luisa, causados en 1859 por las labores de ellas y trabajos de su puerto de embarque de minerales, se hace saber por el presente à todos los que se hallen interesados en estos pagos, se encuentren en esta población à las dez de la mañana del dia de S.Juan 24 del que rige." (98, 1861, p. 4).

[118] Cfr. Ramón Alonso, 1899, p. 39.

incorrecta de los yacimientos; subestimación del fondo de manobra necesario para hacer frente a los gastos de explotación, y conseguiente endeudamiento de la sociedad; por lo general, la producción es inferior a la esperada." [119]

Lagunazo e El Toro

Sobre Lagunazo e El Toro as "maiores entre as pequenas" minas que de modo pouco relevante e não permanente se ligam ao escoamento pelo Guadiana possuímos também poucos dados. Numa publicação do Ministério de Fomento espanhol, datada de 1895, recolhemos esta nota sobre as características das explorações mineiras de Lagunazo: "Grupo de 'Lagunazo', de los terminus de la Puebla y Alosno. En este establecimiento se quema todavia el mineral en teleras, aunque es probable que en su sucesivo adopten el sistema de calcinación espontánea, para evitarse el pagar indemnizaciones por los humus sulfurosos. Para el lavado se emplea el agua de la ribera Amarguillo, contenida por un gran dique y que, elevada á un depósito, es repartida á los distintos departamentos donde se emplea. Los minerales se excavan á cielo abierto, se elevan por un plano automotor, y después de calcinados, se benefician por el procedimiento ordinario de cementación." [120]

Como se confirma, apesar de todos os obstáculos levantados desde 1888, ao uso de *teleras*, elas continuam a ser o principal processo utilizado nas pequenas e isoladas explorações mineiras. A opção alternativa que passa pela lavagem dos minérios, possível graças a grandes represas, revelar-se-á também, como veremos no capítulo dedicado à pesca fluvial, uma das principais responsáveis pela poluição da rede hidrográfica internacional do Chança e do Guadiana, a onde chegam as águas da ribera Amarguillo [121].

O manganés de El Toro chegaria a Cabezas del Pasto e a Las Herrerias a lombo de mula depois de atravessar os Cumbres de la Laguna e a Rivera Cobica. O mineral exportado por La Laja em 1907 e em 1908 foi de 4.833 t e de 2.425 t, respectivamente [122]. A localização da mina, somada à dimensão e às características do jazigo não permitiram uma longa e próspera exploração.

---

[119] S. Coll Martin, 1977, p. 57.

[120] *Datos estadisticos correpondientes...*, 1895, p. 142.

[121] Desde 1903 o poder central tenta passar grande parte das querelas levantadas pelos estabelecimentos junto das populações autóctones, para a jurisdição dos municípios. Diz-se no artigo 80° do *Regulamento*... de 1903: "Los mineros serán considerados como vecinos de los pueblos en cuyos tértimos estén situadas sus minas en cuanto al uso de las aguas, montes, dehesas, pastos y demás aprovechamientos comunes en lo relativo á su industria, sometiéndose á la observancia de las ordenanzas municipales respectivas." (p.60).

[122] I. Pinedo Vara, 1963, p. 945.

Uma terceira mina, mais distante - La Joya - parece ter escoado esporadicamente pelo Guadiana via Las Herrerias. Situada a meio caminho entre Cabezas Rubias e a grande exploração de San Telmo e integrada na jurisdição municipal de El Cerro de Andevalo, La Joya pertencia no início dos anos 90 a "The Bede Metal and Chemical Co." à semelhança das outras "minas do Guadiana". Nos já citados *Datos estadísticos...* referentes a 1891-92 informa-se sobre La Joya: "Estas minas se trabajan en pequeña escala. Las excavaciones se efectúan á cielo abierto, casi reducidas al avance del frente de la corta. Los minerales son transportados para depositarlos, formando un extenso terrero, donde se trituran en granza grueza, y sin ser calcinados en teleras, van poco a poco descomponiéndose, y son lavados con las aguas procedentes de un dique, para obtener la cáscara de cobre por el sistema de cementación." [123] O dique de La Joya é abastecido por águas da bacia do Orauque, afluente do Odiel, ilibando a mina da poluição do Guadiana.

Atendendo à sua posição tão periférica da "bacia mineira do Guadiana espanhol", La Joya cedo se ligou a uma via de transporte alternativa que se encontrava muito mais próxima: o caminho de ferro. Graças à construção de uma via estreita de quase duas dezenas de quilómetros com *terminus* no apeadeiro de Tamujoso, as pirites de La Joya atingiram o litoral através da linha Zafra-Huelva que corre Norte-Sul [124], já que era então inexistente a ligação entre essa linha e a de Tharsis-Huelva via Villanueva de las Cruces. Toda a recente cartografia espanhola é omissa quanto à representação de tal linha de caminho de ferro e Pinedo Vara informa que pelos anos de 1950 se embarcavam de novo pirites de La Joya pelo porto de La Laja [125]. Recordamos uma vez mais o papel decisivo que o factor transporte tinha no processo da produção mineira na área [126].

As pequenas minas espanholas que escoavam pelo Guadiana não eram suficientemente importantes nem pertenciam a empresas fortes, capazes de influenciar os poderes públicos a realizarem melhoramentos no rio. Elas viveram em grande parte das obras levadas a efeito pela "Mason and Barry, Limited" de S. Domingos, com autorização dos governos português e espanhol. Ainda em 1899, G. Sundhein, empresário directamente relacionado com Las Herrerias, protestava publicamente face ao completo abandono a que os

---

123 *Datos estadisticos correpondientes...*, 1895, p. 142.

124 Cfr. A. Carbonnel *et al.*, 1919, p. 28 e Roso Luna *et al.*, 1958, p. 97.

125 I. Pinedo Vara, 1963, p. 857.

126 "Resulta imposible acumeter la produción a gran escala, unica posible en la mayor parte de los casos en función de la riqueza del mineral, sin contar con un ferrocarril [...] En alguns casos, en que un ferrocarril transporta productos de varias sociedades la situación resulta más favorable." (S. Coll Martin, 1977, p. 57).

poderes públicos espanhóis haviam votado o Guadiana: "En Huelva, por ejemplo, provincia minera de primera clase, para nada se ha conocido la acción benefica, solicita, de ningún Gobierno; ni un camino, ni una carretera se han hecho en las regiones mineras; la importante arteria del Guadiana yace abandonada como hace cuarenta años, y las embarcaciones tienen que trasbordar el mineral en altamar; nada se le da ni se le facilita al minero, más que reglamentos, monopolios de explosivos, y un aumento de contribuciones en todos conceptos." [127]

O transbordo fora da barra aconteceu para os minérios de S. Domingos por largos períodos. Foram épocas difíceis para a empresa mineira que solicitava autorização para executar obras de dragagem e assistia às intermináveis reuniões das comissões luso-espanholas que se arrastavam durante anos sem resultados concretos. Comenta Pinedo Vara sobre esse processo, a propósito de um melhor aproveitamento do porto de La Laja: "Es lastima que este pequeño puerto se encuentre sobre un río frontera, pues si cuesta tiempo y gestiones conseguir que un Estado drague sus puertos, al ser dos, no se duplican los esfuerzos necesarios, sino que se multiplican por no menos de diez, ya que hay que hacer coincidir en el mismo instante la buena disposición de las naciones interesadas y vencer las sus suspicacias y susceptibilidades que tanto se prodigan en las zonas fronterizas." [128]

2 - A Mina de S. Domingos e as suas repercussões espaciais

"Ainda ha bem poucos annos, em 1854, antes de se começar o reconhecimento da massa de cobre, só se observava na serra de S. Domingos uma ermida, que tinha por orago este santo, desmoronada e profanada, era um trato de terreno deserto e inculto: os gados não iam mesmo para aquella paragem." [129] A (re)descoberta do jazigo mineiro da "Serra de S. Domingos" não é um achado isolado. Como vimos, ela integra-se no reconhecimento de outros antigos polos de exploração mineira no Baixo Alentejo, levado a efeito por técnicos vindos da vizinha província espanhola de Huelva sob a direcção de engenheiros estrangeiros, nos primeiros anos da segunda metade de Oitocentos [130].

[127] G. Sundheim, 1899, p. 153.
[128] I. Pinedo Vara, 1963, p. 858.
[129] J. Ferreira Braga, 1861, p. 398.
[130] Sobre o contexto histórico da exploração das pirites no Sudoeste peninsular, ver a importante recolha bibliográfica efectuada por Maria de Fátima Beato e F. Gonçalves (1976).

2.1 - As expedições científicas e a descoberta de S. Domingos

À semelhança do acontecido para muitas outras explorações mineiras no Sul da Península Ibérica também a descoberta de S. Domingos ficou a dever-se a "expedições científicas" levadas a efeito por técnicos estrangeiros ligados ao sector nos seus respectivos países. A procura de novas fontes de matéria prima na periferia da Europa das "Revoluções Industriais" impunha-se com acuidade nesses meados de Oitocentos. Como vimos, a razão forte era o esgotamento ou o preço elevado dos minérios em áreas tradicionalmente fornecedoras e/ou a necessidade de novas massas minerais com teores mais ricos (ou diversos) que os habitualmente requeridos por novos tipos de indústrias [131]. A distância e o preço do transporte seriam compensadores, ponderados que eram os impostos e os salários mais baixos a pagar nesses países periféricos, que aguardavam convictos o "desenvolvimento" que lhes era "oferecido" [132]. Organizam-se então verdadeiras "expedições" para o "achamento", registo e compra de minas. Todo o Sul da Península viverá então tempos de verdadeira *quimera do ouro*.

"Apareceu em 1850, na *Revista Minera*, de Madrid, um artigo dando pormenores acerca de locais de antiga mineração no sul de Portugal. [...] O mesmo artigo comparava esses trabalhos antigos [em Grandola] com os de Rio Tinto e despertou o interesse de um francês, então gerente das minas de Tharsis, que mandou Nicolau Biava a Portugal em 1854, e motivou terem se feito as concessões de S. Domingos, Aljustrel e Serra da Caveira." [133] O artigo é provavelmente o de M. T. Calderón, "Memória sobre el estado de la industria minera en Portugal" onde o autor, além de comentar as diversas explorações traça um breve quadro geográfico tendo em vista a exportação dos minérios: "Hay minas de cobre en varias provincias; pero la unica que merece citarse es la de Ajustrel [sic] sita en San Joa [sic] do Deserto, provincia de Alentejo [...] El puerto más proximo es Porto del Rey, del que dista la mina siete leguas de mal camino." [134] A "descoberta" das minas portuguesas surge assim integrada na exploração de uma área mais vasta que incluia principalmente a bacia mineira da

---

[131] Uma clássica tentativa de estudo com vista à compreensão dos mecanismos da indústria de cobre foi feita por Charles Knight que afirma: "The direction of the lines of secular trend is apparently determined primarily by the discovery and development of new ore bodies and the gradual exhanstion of old deposits. It has also been influenced by improvements in mining and metalurgical process that have lowered costs of production and have made possible the profitable working of low-grade ore, and probably by the secular trend of copper prices." (1935, p. 130).

[132] Cfr. M. Villaverde Cabral, 1981, p. 187.

[133] J. Allan, 1965, p. 148.

[134] M. T. Calderón, 1850, p. 247. O artigo de Calderón servirá por algum tempo de referência bibliográfica: o topónimo "Grandola" repete-se e a ele se atribui o epiteto de "el Rio Tinto de Portugal" (cfr. J. Rieken, 1857, p. 49). Sobre o historial da atribulada exploração das minas do vale do Sado, ver Paulo Guimarães, 1994, p. 69-74.

Província de Huelva, exploração que teve uma fase importante de trabalhos entre 1853 e 1856 [135].

Numa primeira etapa, as pequenas minas, de vida efémera e atribulada, terão proprietários, administradores e accionistas nacionais, das capitais ou dos grandes centros regionais. Assim acontecerá em algumas minas de dimensões modestas em Espanha, controladas por capital português mas com um futuro pouco promissor como foram: Cueva de la Mora (1875), Companhia de Minas de Huelva (1877), Sotiel Coronada (1883), San Miguel (1884), Companhia de Cobre de Tapada e Companhia Portuguesa das Minas de Cala [136]. A situação inversa parece menos usual, mas pelo menos os técnicos e os economistas ligados ao sector em Espanha, nunca deixaram de estar atentos ao que se passava em Portugal. As páginas da *Revista Minera* desse facto dão conta. Em 1860 o periódico científico publica a "Ley de Minas de Portugal y Algarbe" [137]. Em 1874 uma nova resenha sobre a legislação mineira portuguesa é feita para os interessados: não só se estimulam assim possíveis empreendimentos como se revê criticamente o muito que há legislado em Espanha sobre o sector [138]. Em 1909 a *Revista Minera* noticia que "[...] algunos españoles han visitado los yacimientos de cobre de Alentejo y está en proyecto la formación de un importante Sindicato hispano lusitano para la explotación de alguno de ellos." [139] Mas não temos conhecimento de que qualquer grande empreendimento desse tipo tenha vingado.

Será só quase no final da I Guerra Mundial que voltamos a ter análises comparativas da situação mineira dos dois países. M. Prieto publica em 1917, no *Boletín Oficial de Minas y Metalurgia*, um breve artigo sobre as minas portuguesas e o momento de "alta" que então se vive, concluindo: "Dada la proximidad a nuestra frontera de muchos de los yacimientos citados, creemos que seria de sumo interés para los mineros españoles el que se practicasen detenidos estudios geologico-industriales en las provincias limitrofes a la vecina Républica, a que antes hicimos referencia, pues es muy probable que la mayor parte de dichos criaderos se internarán en nuestro territorio. Seria de lamentar que no se hicieran esos trabajos con la rapidez debida, pues aparte de aprovechar los elevados precios que alcanzan en la actualidad

---

[135] L. Aldana, 1864, p. 305.

[136] Cfr. *Representação das Companhias Portuguesas...*, 1889, p. 6 e S. Coll Martin, 1977, p. 34.

[137] *Revista Minera*, XI, 1860, p. 384 - 391 e 401 - 405. É essa a lei de 1852 que Eugénio Maffei analisa nas páginas seguintes, sob o título de "Reflexiones acerca de la Ley de Minas de Portugal" (*ibid.*, p. 405 - 416).

[138] Cfr. Ventura de Callejon, 1874, 109, p. 2.

[139] *Revista Minera*, LX, 2.224, 16 de Setembro de 1909, p. 461.

los minerales y metales, estarian instalados negocios importantes cuando se restableciera la normalidad de los mercados." [140]

Embora sem representar modificações notáveis do anteriormente estabelecido, data de Novembro de 1836 o primeiro decreto que para o período liberal regulamenta a descoberta e exploração de jazigos mineiros [141] mas, à semelhança do ocorrido para outros sectores da vida económica e social do País será com o movimento "regenerador" que também no sector mineiro as realidades se alteram. "Em 31 de Dezembro de 1852, é publicado um decreto (regulamentado em 1853) que, refundindo a lei de 1850 e inspirado na lei francesa de 1810 e no direito alemão, vai ser o nosso estatuto mineiro durante quási toda a segunda metade do século XIX [142]. Mas vejamos o que estipula o decreto, nas palavras de Silvestre Ribeiro: "[Ele] impõe a qualquer companhia, ou particular que descobrir uma mina, e quizer assegurar o seu direito à concessão, impõe, digo, a obrigação de registar, na câmara municipal do concelho a que pertence a localidade, uma nota de descobrimento, e de enviar uma certidão de registo ao ministério das obras públicas, acompanhada de amostras dos mineraes, e de uma descripção da localidade e posição do jazido, com indicação do terreno que deseja reservado." [143] Estas directivas ligam-se com toda a reforma que o poder central tenta então, quer no aparelho administrativo, quer no (re)conhecimento do espaço nacional, através da criação (ou remodelação) de instituições ligadas à investigação e ao ensino [144].

A lei de 1852 contempla um outro importante aspecto: o imposto mineiro. "Os encargos tributários foram constituídos por um duplo imposto anual: um, fixo dependente da superfície do terreno demarcado [...] outro proporcional que não podia exceder 5% do produto líquido das despesas de extracção, e que o Governo tinha a faculdade de dispensar, modificar ou converter em uma renda anual fixa, mediante acordo com o concessionário." [145]

---

[140] M. Prieto, 1917, p. 48.

[141] "[...] dispondo que a pesquisa de minas podia fazer-se em quaisquer terrenos independentemente de licença do Governo ou dos particulares, mas que a sua lavra, quando na propriedade particular, exigia autorização do seu dono." (Manuel Rodrigues, 1921, p. 113).

[142] Dele faz Manuel Rodrigues a apologia: "Ora esse diploma, que se pode considerar como a mais notável lei de minas do seu tempo, pela forma como garantiu a situação das empresas, pelos privilégios que lhes concedeu e aos seus operários, e pelo modo como salvaguardou os direitos do Estado, ajudado pelo desenvolvimento industrial que por toda a parte atingiu uma importância enorme e pela paz política que os pronunciamentos posteriores não alteraram gravemente, conseguiu atrair para a indústria mineira capital e iniciativas." (1921, p. 9-10).

[143] J. Silvestre Ribeiro, 1886, p. 197.

[144] "O decreto de 1852 mandava proceder ao levantamento da carta geológica do país e criava pensões para os estudantes que em concurso fossem designados para ir ao estrangeiro estudar a arte das minas." (Manuel Rodrigues, 1921, p. 114).

[145] *Ibid.*, p. 117. E Manuel Rodirgues acrescenta: "Este decreto, regulamentado em 1853, foi depois completado por vários diplomas. Decreto de 17 de Junho de 1858 (sobre cobrança de impostos), de 5 de Outubro de 1859 (criando um conselho de minas), de 2 de Abril de 1860 (regulamento dos impectores mineiros), de 15 de Abril de 1862 (sobre renda mineira), de 12 de Agosto de 1862 (sobre manifestos e áreas reservadas aos manifestantes), de 19 de Junho de 1888 (registo de descoberta), etc." (*ibid.*).

Apesar da proliferação de legislação durante os dez anos seguintes ao decreto de 1852, nem tudo será pacífico ou lucrativo para o estado português. A "densidade" legislativa, se atesta por um lado a febre mineira que então se vive e que obriga à tentativa de controlo de todos os possíveis casos, dá também conta que se tenta por todos os meios fugir ao fisco. O tempo e as fontes confirmarão as suspeitas.

A redescoberta da Mina de S. Domingos terá sido feita por Nicolau Biava (incumbido por Ernesto Deligny), provavelmente em 1854, já que "No dia 16 de Junho de 1854, Nicolau Biava 'natural de Traverselha, Piemonte, Reino de Sardenha, residente no Alosno, Reino d'Hespanha [...] de profissão mineiro', regista perante sessão extraordinária da Câmara de Mértola, a descoberta de quatro minas de cobre situadas na Serra de Sancto Domingo." [146] De 22 de Março de 1855, data uma escritura lavrada em Huelva em que Biava cede e transfere a Deligny "os direitos que tinha como descobridor legal" da referida mina [147]. Ainda nesse ano, em Novembro, associam-se a Deligny, Luiz de Cazes, Duque de Glucksbierg e Eugenio Duclerc, deputado e banqueiro que com vista à exploração não só de S. Domingos mas também de mais quatro minas descobertas nos concelhos de Mértola, Aljustrel e Grandola, fundam a Sociedade "La Sabina", que "se constitui por tempo indefinido, a fim de organizar os trabalhos de exploração, lavra e e benefícios das tais minas, e demais pertenças que em sucessivo pudessem adquirir." [148] (ver Doc. nº 3)

Aljustrel terá um percurso distinto de S. Domingos para o qual contribuem de modo significativo, nas primeiras etapas, as dificuldades de escoamento do minério face à localização geográfica das explorações. Explica claramente João Ferreira Braga no seu relatório, datado de 1854: "Na actualidade este filão parece ser muito rico, comtudo não se acha em condições economicas mui favoráveis. Não há aguas e as vias de communicação são péssimas e intransitaveis no inverno: os portos d'embarque mais proximos são Porto de Rei e Sines. Porto de Rei está distante oito legoas (ou antes dez), esta distancia se poderia encurtar se se canalizasse o Sado até Agoa de Passos duas legoas acima d'este Porto, então ficarão somente a percorrer seis legoas, onde se poderia fazer uma estrada viavel construindo com pouca despesa pontes nas ribeiras do Roxo, Charrama, e de Figueira de Cavalleiros." [149]

---

[146] Helena Alves, 1992, p. 54. A tradição e a lenda locais sobre outros trabalhos mineiros nunca se havia perdido. Nos meados do século XVIII, os párocos das duas freguesias da margem esquerda do município de Mértola tinham dado notícias precisas: "Le curé de Corte do Pinto peut même répondre à un point précis du questionnaire: on aurait jadis exploité de l'or dans la rivière Chança." (J. Marcadé, 1971, p. 158).

[147] Cfr. ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas* nº 8 do 1º Ofício, fl. 62v-63.

[148] *Ibid.*, p. 67 e *Diário do Alentejo*, 14 de Janeiro de 1972, p. 10.

[149] J. Ferreira Braga, 1867, p. 12.

Enquanto o processo de S. Domingos era acelerado do lado espanhol, ele decorria com maior lentidão da parte portuguesa, cumprindo os tramites da Lei de 1852, que exigia entre outros requisitos um relatório elaborado por um técnico e por ordem do Governo português. Essa tarefa coube ao geólogo Carlos Ribeiro [150], sendo reconhecida oficialmente a descoberta da Mina de S. Domingos a Nicolau Biava, por Portaria de 7 de Outubro de 1857 (ver Doc. n.° 5). A importância do documento levou-nos a considerá-lo como o marco primeiro em todo um ciclo de vida do espaço que a Mina de S. Domingos ao longo do seu desenvolvimento atingirá de uma ou de outra forma. Os dados estavam lançados e a máquina organizava-se do outro lado da fronteira mas, será a partir deste final de 1857 que os acontecimentos começam a ocorrer na isolada e esquecida Serra de Mértola [151].

Em Março de 1858, Nicolau Biava confirma a cedência a Deligny de todos os direitos que possuia sobre a mina. Dois meses depois, por Portaria de 22 de Maio, faz-se a "concessão provisória da mina de cobre sita na serra de S. Domingos, concelho de Mértola, a Ernestro Deligny, Luiz de Cazes Duque de Glucksbierg e Eugenio Duclerc" (ver Doc. n.° 7), e a 12 de Janeiro de 1859 a concessão definitiva (ver Doc. n.° 9). No texto surge o nome de Diogo Mason como o do "engenheiro proposto pelos requerentes [...] habilitado para, segundo as regras da arte, dirigir os trabalhos da referida mina." Sobre os citados trabalhos, direitos e deveres da companhia exploradora se legisla com base em 21 minuciosas prescrições [152], que seguem afinal a lei geral.

Com a alteração da lei espanhola sobre sociedades mineiras (6 de Julho de 1859), passa a sociedade a denominar-se oficialmente desde Janeiro de 1860, "Sociedade Mineira La Sabina", sedeada em Huelva. A Assembleia Geral Extraordinária da Sociedade, reunida em Dezembro do ano anterior, definira com base na nova legislação um detalhado regulamento pelo qual desde então se regeu a instituição (ver Doc. n.° 3), ainda hoje proprietária da mina, terminada a exploração e desactivados os diversos sectores do complexo mineiro, em Outubro de 1858. "La Sabina" celebrara um contrato de arrendamento para exploração e aproveitamento da nova mina com James Mason, que era aliás um dos membros da direcção daquela empresa. A sociedade proprietária receberia do arrendatário 5 francos por tonelada

---

[150] Ver Carlos Ribeiro, 1861.

[151] Lê-se no livro da *Actas* da Câmara Municipal de Mértola com data de 29 de Janeiro de 1858: "Ao encerrar a sessão foi presente à Camara uma Portaria do Ministerio das Obras Publicas datada de sete d'outubro de 1857 pela qual são reconhecidos os direitos de descobridor d'uma mina de cobre em Nicolau Biava sita na serra de S.Domingos n'este Concelho cuja Portaria foi apresentada afim, de nos termos d'ella, ser registada no competente livro; em virtude do que a Camara deliberou que se fizesse o referido registo, e que depois se desse certidão do mesmo registo, conforme determina a referida Portaria, ao interessado: do que se tomou esta nota." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17, fl. 88v).

[152] *Boletim do Ministerio das Obras Publicas...*, 2, 1859, p. 102-103.

de mineral extraído [153]. Um negócio que com o tempo se revelaria *da China!* "Até 1877 foi explorada [a mina] por esta sociedade individual e de então para cá por Mason and Barry L.ed" [154]. James Mason (1824 - 1903) engenheiro diplomado pela Escola de Minas de Paris, foi Barão e 1° Conde de Pomarão e 1° Visconde de Mason de São Domingos e o cunhado F. T. Barry, Barão de Barry [155].

No centro do Baixo Alentejo entrava de novo em laboração a mina de Aljustrel. Data de Novembro de 1867 a concessão feita à Companhia de Mineração Transtagana que iniciou então os trabalhos com maior fôlego e tirando partido do escoamento, possível através de uma ligação à linha férrea do Sul. "Uma administração deficiente, pouca sorte na exploração e, certamente, a baixa da cotação do cobre, verificada no final do século passado com o início da exploração dos minérios do Catanga, foram a origem da falência daquela companhia. A concessão e os seus anexos mineiros, onde já estava incluído o caminho de ferro mineiro que liga as duas minas, foram para as mãos do Banco Fonsecas, Santos e Viana, em 16 de Agosto de 1895, a quem a actual sociedade belga adquiriu os referidos bens. A concessão foi transferida para a então Société Anonyme Belge des Mines d'Aljustrel, em 26 de Maio de 1898. Desde então, até aos anos que se seguiram à última guerra mundial, a vida desta sociedade foi uma sucessão de altos e baixos, podendo dizer-se que era uma mina marginal, só dando lucro devido a circunstancias internacionais anormais." [156]

2.2 - A febre mineira

A descoberta e o sucesso da exploração de S. Domingos vai provocar uma primeira corrida às minas no Baixo Alentejo [157]. Entre 1859 e 1870 são concedidas 35 explorações no distrito de Beja quando, desde meados dos anos 30 não havia qualquer concessão [158]. Logo em Dezembro de 1859 é pedido o reconhecimento de uma mina de antimónio em Cortes

---

[153] L. Aldana, 1864, p. 306.

[154] A. d'Alboim Inglez, 1931, p. 32. De facto, desde Janeiro de 1873, J. Mason associara-se a Francis Barry, criando em Londres uma nova empresa que controlará S. Domingos por largas décadas (cfr. Helena Alves, 1992, p. 58).

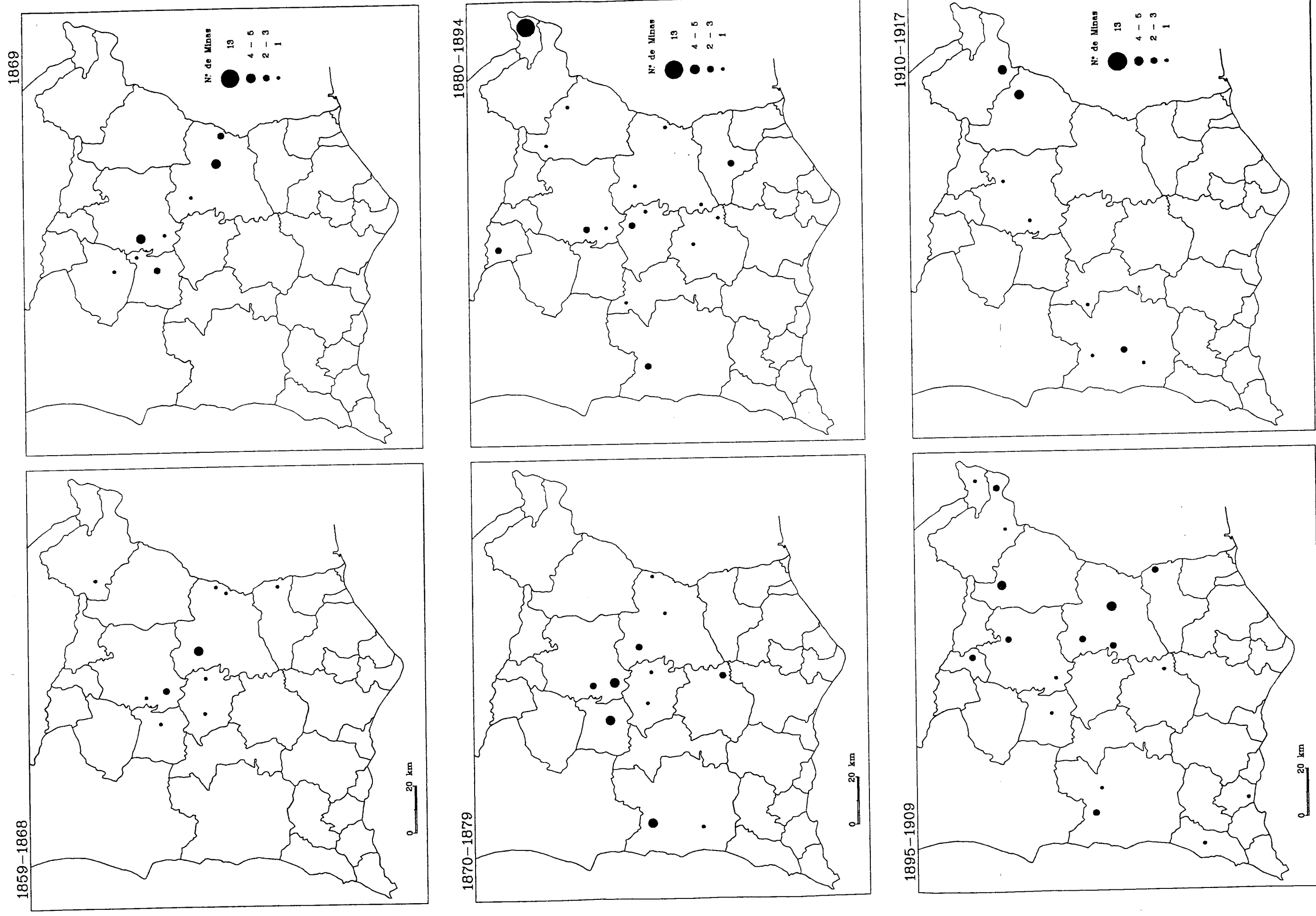
[155] Cfr. *Notice sur la mine...*, 1878, p. 35. As armas dos Condes do Pomarão tinham a seguinte composição: "[...] escudo cortado por uma faixa de vermelho e negro com seis divisões iguais e alternadas e coticada de ouro. Na parte superior, em campo azul, três estrelas de ouro de cinco pontas opostas em roquete; na parte inferior, em canpo de prata, uma roda de mina de cor natural ao centro. Coroa de Conde. Timbre: meio dragão, de negro, tendo na boca um facho aceso, de ouro. Suportes: dois grifos de ouro. Legenda: "Non vultus instantis tyranni." (A. Zuquete, III, 1961, p. 132). A simbologia do escudo é um pouco elementar e o sentido da divisa bastante subtil: "Este não é o rosto de um ameaçador tirano".

[156] Ruy d'Andrade, 1967, p. 77.

[157] Só compulsando as *Actas...* da Câmara Municipal de Mértola, contabilizámos entre Março e Dezembro de 1859, 96 minas descobertas no concelho (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17).

[158] Cfr. Francisco Garcia, 1946.

Fig. 63 – Minas concedidas por lugar nos distritos de Beja e Faro, entre 1859 e 1917.

Fonte: Francisco Garcia, 1946.

Pereira (freguesia de Alcoutim), lembrando a situação estratégica sobre o rio para o futuro transporte [159]. A mina é concedida no ano seguinte. Em 1862, duas mais no distrito de Beja, 4 em 1865, 2 em 1867, 6 em 1868 e, só em 1869, 16 novas explorações obtêm o alvará (Fig.63). O número de concessões definitivas em relação ao do registo de descobertas é, contudo, bastante reduzido. As novas minas distribuem-se numa faixa que da fronteira do Chança e através dos concelhos de Mértola e de Castro Verde, atinge os de Beja e de Aljustrel, correndo de um lado e outro da divisão administrativa [160]. São maioritariamente registadas como jazigos de manganês com excepção de S. Domingos (Mértola), Herdade de Ruy Gomes (Moura) e S. João do Deserto e Algares (Aljustrel), minas de cobre e três pequenas concessões na freguesia de Mértola, onde se exploraria minério de chumbo. Comenta Lucien La Saine em *Le Portugal historique*:

> "Cette substance à l'état de pyrolusite ou d'autres composés oxydullés, comme la braunite, l'hausmanite, etc., se trouve concentrée dans des amás ou des veines d'étendue limitée, suivant toujours la stratification des schistes talqueux et des quartzites compactes qui les encaissent. L'exploitation en est très-facile et, jusqu'à présent, le Portugal s'est borné à des exploitations à ciel ouvert; il y a dans les communes de Mertola, d'Almodovar, d'Ourique et de Beja un grand nombre de ces petites mines de manganèse en exploitation, dont on a retiré en moyenne une quantité à peu près de 1000 tonnes. D'après les relevés officiels, le manganèse expédié pour l'Algleterre pendant les cinq années de 1861 à 1865 monte à 7.050.916 kg, ce qui fait avec le produit pour 1866 à peu près 1000 tonnes de minerai d'une valeur de 800.000 francs." [161]

À semelhança das pirites também o manganés tinha larga aceitação no mercado de Newcastle onde era consumido em grandes quantidades pelas fábricas de vidro, produtos químicos e adubos [162]. Sobre o processo de exploração dos jazigos de manganés, comenta Paulo Guimarães: "O modo de exploração das minas de magnésio no Alentejo - denominado

[159] "Consulta sobre o requerimento de Pedro José Rodrigues Teixeira e Domingos Dias Sequeira em que pedem ser reconhecidos descobridores legaes da mina d'antimónio de Cortes Pereira, situada na freguesia e concelho d' Alcoutim [...] Concordando com o alinhamento geral dos pontos culminantes da região e sobranceiro aos valles affluentes do Guadiana, que se acham em posição conveniente às operações de esgoto e de transporte." (MOP, Conselho de Minas, *Registo de consultas...*, I, fl. 13-13v). Sobre o historial desta exploração de reduzida importancia, até 1890, ver *Inquérito Industrial de 1890* (I, 1891, p. 62-63). Também Alonso Gomes, um dos mais famosos especuladores mineiros do concelho de Mértola, requere em Março de 1861 junto da edilidade "[...] que lhe fosse arrendada uma fação de terreno nas proximidades do rio para depositar mineral para embarque." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/18, fl. 59).

[160] "Acompanhando sempre as grandes massas de pirite, que já vêm de Huelva, na Espanha, existe uma série de numerosos jazigos de manganésio que corta todo o Alentejo, desde a fronteira, junto a Mértola, até às proximidades de Grandola. A faixa mineralizada desenvolve-se indiferentemente sobre os terrenos antracolíticos o sobre a mancha de Neodevónico que a acompanha pelo lado norte, desde S.Domingos até à faixa de Aljustrel [...] Os depósitos de manganésio estão à superfície caracterizados pelos afloramentos de quartzites avermelhadas típicas, que vulgarmente são denominadas jaspes. Os jazigos explorados são constituidos por óxidos e têm a forma de massas lenticulares mais ou menos interestratificadas [...] A mineralização nunca vai a grandes profundidades, atingindo no máximo uns 50 metros." (J. Costa Almeida, 1945, p. 15).

[161] La Saigne, 1876, p. 57. "A primeira concessão de manganésio foi dada em 27/1/1862 à mina do Cêrro-dos-Caldeireiros, do concelho de Mértola." (J. Costa Almeida, 1945, p. 6).

[162] Cfr. *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1878, p. 5.

tecnicamente por *lavra de rapina* - é elucidativo a este respeito. Com este sistema atacavam-se apenas as concentrações minerais mais ricas pelo processo mais lucrativo e utilizavam-se frequentemente duas centenas de trabalhadores ou mais. A sua laboração parava logo que o teor em minérios ricos baixava e a actividade era retomada em função da descoberta de outras concentrações suficientemente ricas e lucrativas ou duma conjuntura favorável nas cotações do mercado." [163]

A concessão definitiva era a última etapa de todo um processo que se iniciava na descoberta e seu registo, como deixámos ilustrado para o caso de S. Domingos. Entre um e outro momento muito ocorria, num período de forte especulação, de verdadeira "febre mineira". José Silvestre Ribeiro regista que "[...] à Junta geral do districto de Beja apresentou o respectivo governador civil um mappa, datado de 13 de Junho de 1865 com o seguinte título: *Nota numerica das minas registadas perante as camaras até esta data*, e desta nota official consta que subiam a quatrocentas e sessenta e uma naquelle só districto administrativo! Só perante a camara de Mértola haviam sido registadas cento e noventa e duas." [164] Os numerosos livros de registo de minas existente no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Mértola [165] são testemunhos desse esquecido período em que enormes fortunas e dramáticas falências aconteceram, com base em negócios menos lícitos, na boa fé dos incautos, na miragem da riqueza [166]. No concelho de Mértola a figura paradigmática é Alonso Gomes, filho de um emigrado espanhol, que a partir de muitos e complicados negócios no sector mineiro terminará abastado proprietário urbano e latifundiário, armador e empresário, comerciante em vários ramos (ver Doc. nº 44). Dele falaremos repetidamente [167]. Em Alcoutim, a figura correspondente (ainda que de menor dimensão) é Miguel Angel de

---

[163] Paulo Guimarães, 1989, p. 10. Para processos semelhantes na Andaluzia ver Clara Eugénia Núñez, 1985, p. 127-128. O imposto cobrado sobre estas minas é também mínimo. Informa o Governador Civil de Beja, em 1864: "[...] a não ser a célebre mina de S.Domingos, a que este anno [1865] foi lançado o imposto de 21.493$201 réis, a mais 2.628$563 do que o anno anterior, todas as outras, que são quasi todas as de manganez, pagam apenas algumas dellas o imposto avulso que pouco avulta." (J. Silvestre Ribeiro, 1886, p. 202).

[164] J. Silvestre Ribeiro, 1886, p. 201.

[165] AHM, *Registo de Minas*, Cx. A. G. 5/1 a A. G. 2/20 (1861-1937).

[166] "[...] s'il y a des centaines de mines ou pour mieux dire des concessions existant surtout sur le papier, il n'y a en réalité que peu de mines exploitées, et celles qui le sont, n'ont qu'une faible étendue. Il est bien possible qu'ici, comme dans tant d'autres pays, le plus grand nombre des mines n'est guère qu'un objet de spéculation, de vente et de revente." (E. Ackermann, I, 1907, p. 44-45).

[167] Na Exposição Nacional de Indústrias Fabris em 1889, Alonso Gomes apresenta amostras de minérios das suas várias explorações: da Mina da Herdade de Vale do Calvo, concelho de Aljustrel, da Mina da Herdade de Ferragudo, concelho de Castro Verde, das Minas das Herdades da Balança e dos Namorados, do concelho de Mértola e das Minas das Medas, da Abelheira e da Bouça Velha, do concelho de Gondomar (J.A.Cabral *et al.*, 1889, p. 186).

Lion, súbdito espanhol que se naturaliza português em 1872 [168], "engenheiro de minas" e concessionário da exploração de Cortes Pereiras.

Aboim Inglez no seu estudo *As industrias extractivas em Portugal* comenta a efectiva exploração das minas portuguesas face ao mito que sobre elas se criou: "Todas as minas são registadas periodicamente; mas poucas trabalham com utilidade. Todas têem a mesma história: um dia um engenheiro inglês viu e ajustou a mina, por x milhares de libras, não voltou, porque certamente teria morrido. Mas a mina é uma riqueza, o engenheiro inglês assim o disse! Sempre o exagerado respeito pelo estrangeiro." [169] A mina a descobrir e a registar, a mítica mina do século XIX, parece substituir o tesouro dos mouros, tão presente na etnografia portuguesa. E o problema maior será talvez essa ideia do lucro fácil e sem trabalho que, qual tesouro, bastará desenterrar. Para uma exploração séria:

> "[...] é preciso fazer pesquisas e essas não se tem feito, porque nem tal nome merecem os insignificantes trabalhos d'este género que tenho visto emprehender e que são logo abandonados, se depois de gastas algumas centenas de mil réis não apparece logo o desejado jazigo; em toda a região mineira é regra haver emprezas ou companhias formadas unicamente com o fim de fazer pesquisas e que vendem as minas que descobrem a outras companhias que as formam para a lavra propriamente dita; mas entre nós não existem aquellas entidades, porque quem tem dinheiro foge de minas como o diabo da cruz e aquelles que têm conhecimentos mineiros sufficientes, não têm, em regra, capital bastante ou não sabem captar a confiança dos capitalistas."

Esta é a realidade descrita por F. A. Orey no seu estudo "A industria mineira ao sul do Tejo" [170] A realidade não foi assim tão linear. Mais do que empresas, existiram alguns capitalistas, caciques ou apenas empreendedores agentes que se especializaram na denúncia e na compra e venda de jazigos mineiros. Este foi o modo pelo qual muitas fortunas se formaram no distrito de Beja, através da pura especulação, em especial no que toca às explorações de manganés.

Após uma primeira corrida às minas nos anos de 1860, a situação torna-se "estacionária" em toda a área. Ao longo da década de 1870 praticamente metade das minas concedidas em Portugal localizavam-se naquele distrito. Os valores globais foram no entanto baixos, rondando as 6 minas/ano concedidas no conjunto do País e 2,6 em Beja. Geograficamente as minas concentravam-se no centro do distrito, com especial incidência

[168] Cfr. AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/21, fl. 86v. A naturalização é anulada em 1878, depois de D.Miguel (que afinal não era engenheiro e se chamava Pedro Redondo) ter sido presidente da Câmara de Alcoutim. Sobre o percurso biográfico deste homem do Guadiana, ver José Varzeano, 1989-a.

[169] A. Aboim Inglez, 1928, p. 10.

[170] F. A. Orey, 1907, p. 259.

nos concelhos de Beja e de Aljustrel. Um terceiro núcleo importante localizava-se em Odemira (freguesia de S. Luís), apostando na exportação fluvial pelo Mira [171]. A esmagadora maioria das explorações são de manganés. Apenas num reduzido e isolado núcleo do concelho de Almodovar se legalizaram minas de cobre.

A este período de equilíbrio quanto ao número médio de explorações concedidas, a que correspondem espacialmente núcleos fortes de concentração, segue-se um outro mais extenso (1880-1894), que forma um ciclo cujo acume é o ano de 1888. O peso dos distritos de Beja e de Faro no conjunto do País, decresceu bastante, mantendo-se notório apenas no primeiro terço do período (1880-85), fase de progressivo acréscimo. O número máximo de minas concedidas ocorre em 1885 [172]. Mas interessa-nos também o final do processo: "Em Portugal o descalabro mineiro de 1888 paralizou todas as minas, havendo um momento em que apenas S. Domingos trabalhava." [173] Na evolução dos totais de minas concedidas, o ano de 1888 apresenta o maior valor, já que a concessão é o estádio último do processo que, no caso da "febre mineira" referida por Aboim Inglez ocorreu nos meados da década de 80.

Espacialmente, a imagem do ciclo (1880-1894) é bastante distinta da anterior (ver Fig.63). Se exceptuarmos as minas do concelho de Barrancos, a maioria das restantes distribui-se em pequenos núcleos de dimensão semelhante, numa faixa Norte-Sul, de Beja à Serra Algarvia, ao longo dos limites entre os concelhos de Mértola, de Beja, de Castro Verde e de Almodovar. O cobre volta novamente a aparecer como minério importante: cerca de metade dos locais são minas de cobre. A maior concentração é a de Barrancos (13 concessões), na sequência do "achamento" da mina *Serra de Minancos*, em 1881. Surgem também e, finalmente, explorações (minas de cobre) nos concelhos algarvios de Alcoutim e de Castro Marim [174]. A repartição do operariado mineiro nos concelhos do distrito de Beja, em 1883, era a seguinte:

---

[171] "Pelo 'porto' da Casa Branca foram carregados alguns veleiros e vapores com minério da mina da Courela de Manuel Manços, em S.Luís, mina registada em 1887 pelo cidadão inglês William Barton Wright e que possuía maquinaria proveniente de Inglaterra. Ocupava, em 1850, 50 trabalhadores. No entanto, a quantidade de minério saído pela barra nunca constituiu, em termos globais, uma exportação importante." (A. Martins Quaresma, 1986, p. 92-93).

[172] "Desde 1885 houve, entre nós, a febre mineira [...] muitos capitais portugueses foram para Espanha perder-se em minas. Sotiel-Coronada, El Carpio, Cueva de la Mora, Mina de Cala e S. Miguel, companhias portuguesas de minas em Espanha. Em todas elas, à excepção da última, a perda foi quasi total." (A. Aboim Inglez, 1928, p. 9). Sobre Sotiel-Coronada ver Concha Batanero, 1994 (agradecemos ao Prof. F. Núñez Roldán a cedência deste texto inédito para consulta).

[173] A. Aboim Inglez, 1928, p. 10. É o caso de Cortes Pereiras situada no concelho de Alcoutim que exportou pelo Guadiana em 1864, 139 ton.; 6.750 t em 1883 e 20.500 t em 1885 (C. Cavaco, II, 1976, p. 351 e A. Ascensão Nunes, 1985, p. 79).

[174] O *Inquérito Industrial de 1890* inclue pequenas notas sobre as minas do Cerro das Pedras e da Gallinha e do Cerro do Forra Merendas, no concelho de Alcoutim e a mina do Cerro da Mina e Conceição, no concelho de Castro Marim. Todos os jazigos seriam de muito reduzido valor e a sua exploração feita com pouca sequência e segurança (I, 1891, p. 64).

	Homens	Mulheres	Menores	Total
Aljustrel	66	65	21	152
Almodovar	52	0	0	52
Alvito	51	4	0	55
Barrancos	317	32	41	390
Beja	57	24	32	113
Castro Verde	29	43	25	97
Ferreira	29	13	10	52
Mértola	2.725	37	93	2.855
Moura	105	0	0	105
Total	3.431	218	222	3.871

Fonte: *Anuário Estatístico de Portugal*, 1885, p. 396-399.

O peso "demográfico" de S. Domingos é marcante. As minas do concelho de Barrancos conhecem então um pequeno *boom* sem consequências a médio e longo prazo e, as de Aljustrel contam apenas com centena e meia de trabalhadores, mais de metade mulheres e menores. Este é também o caso das explorações nos concelhos de Beja ou de Ferreira do Alentejo. Realidades pouco lembradas pela historiografia operária portuguesa.

Entre 1895 e a I Guerra Mundial a evolução das concessões mineiras nos distritos de Beja e de Faro difere radicalmente do acontecido no conjunto do País [175]. O movimento geral é de um progressivo e firme crescimento nos números absolutos, que desde 1898 não mais descerão aquém da dezena, com três "picos" bem marcados: 1898 (37 concessões), 1907 (36 concessões) e 1913 (67 concessões). Com o início da I Guerra, a procura de minério torna-se naturalmente "obsessiva". Para os distritos do Sul, a realidade é outra. Vejamos antes de mais, o período 1895-1909.

Embora seja esta a fase áurea da exportação do minério de São Domingos destacaríamos como referência, os anos de 1899-1900 (8 concessões/ano) e 1903 a 1905 (13 concessões no total). Há importantes núcleos de concessões em Mértola, em Serpa, em Moura e em Beja. A disseminação dos restantes é menos significativa que para as imagens anteriores. O manganés continua a estar largamente presente: 7 concessões no concelho de Mértola, 3 no de Alcoutim, 2 no de Odemira. Mas este é o período em que o minério de ferro parece interessar bastante, sendo concedidas minas nos concelhos de Cuba, de Odemira, de Serpa (5 explorações), de Moura, de Ourique e de Beja.

[175] Sobre a distribuição geográfica das explorações mineiras à escala nacional, segundo os diversos tipos de minérios, ver Paulo Guimarães, 1990 (p. 11-12).

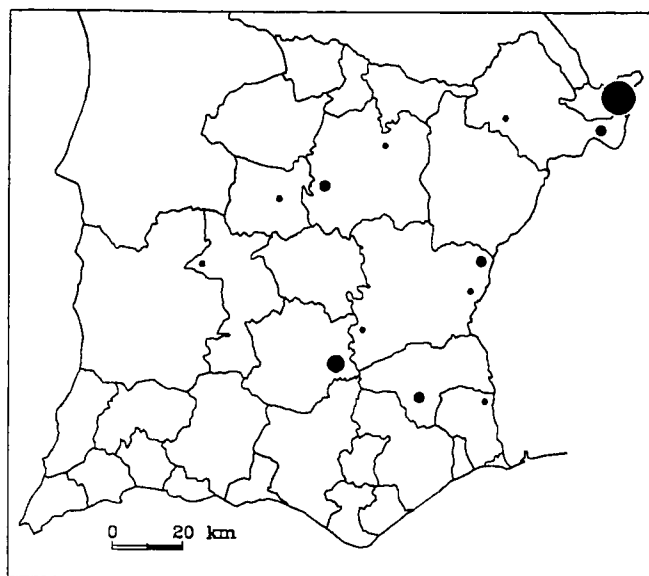
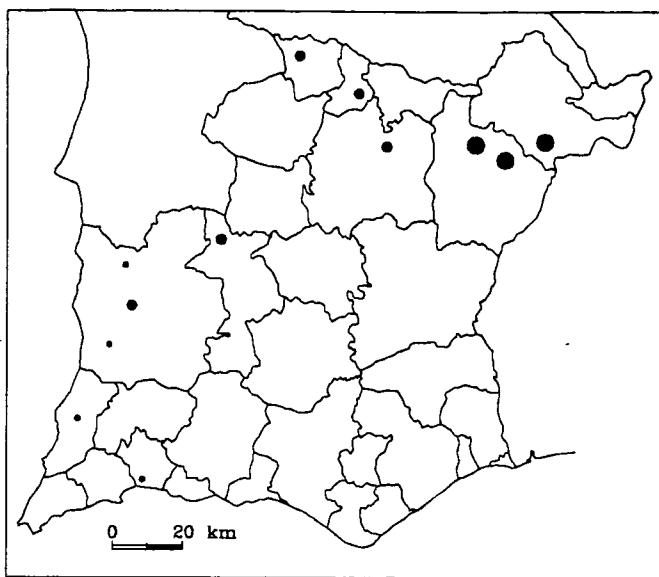
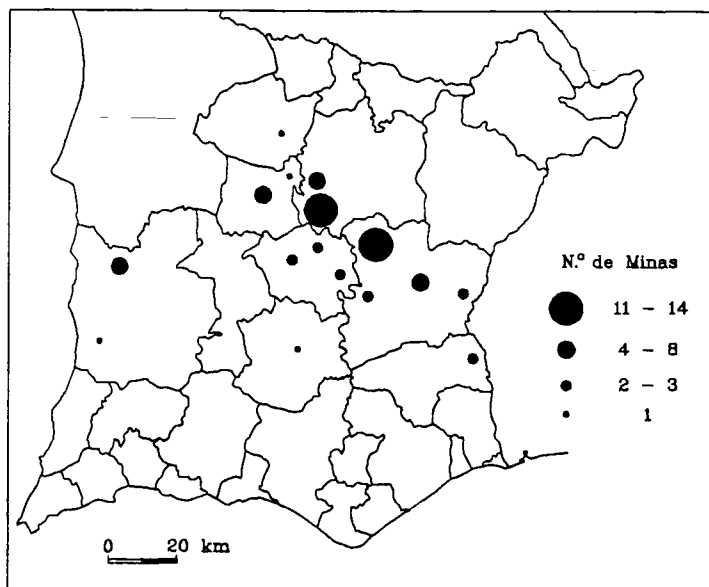
Para o período 1910-1917 a discrepância entre o fenómeno das concessões mineiras em Beja e em Faro e o acontecido para o restante território nacional é ainda maior. Em números globais são 15 concessões para 276. O mapa respeitante aos dois distritos é assim bastante mais pobre que os anteriores. Apenas se destacam os núcleos das freguesias de Vale de Vargo (Serpa) com 5 concessões e do Sobral da Adiça (Moura) com 3 concessões, todas de minério de ferro e directamente relacionadas com o tempo de conflito bélico. Concessões também de minas de ferro, no concelho de Odemira e de cobre nos de Ourique e de Beja. Este quadro geográfico de decadência, quanto ao número e distribuição de explorações é mais aparente que real se o confrontarmos com o da concentração de mão de obra nas poucas mas importantes minas do Sul.

Para o período 1859-1917 cartografámos as concessões mineiras referentes aos três minérios mais representados: cobre, ferro e manganés (ver Fig. 64). A repartição das minas de cobre ocorre apenas no Centro e no Leste do distrito de Beja e nos concelhos algarvios de Alcoutim e de Castro Marim, em pequenos núcleos [176]. Para o manganés e o ferro as imagens são distintas. No caso do primeiro, existe uma clara faixa com direcção Noroeste-Sudeste que corta os concelhos de Mértola, de Castro Verde, de Aljustrel e de Beja, com fortes concentrações nas freguesias de Alcaria Ruiva (Mértola) e de Albernôa (Beja). Existe um isolado e "longínquo" núcleo (embora importante), no concelho de Odemira. No caso do minério de ferro, as concessões alinham-se numa outra faixa com a mesma direcção geral mas mais a Norte e que do alinhamento das serras de Ficalho-Adiça se prolonga pelo Norte do concelho de Beja e pelos concelhos de Cuba e de Alvito. Uma segunda faixa desenvolve-se no sentido Norte-Sul ao longo da costa alentejana, nos concelhos de Aljezur e de Odemira [177].

A relação entre as configurações espaciais descritas e a natureza geológica dos terrenos é naturalmente estreita, a ela acrescerá a especulação desenfreada, que desde início fizemos referência e que é um factor muitas vezes determinante em contextos económicos e sociais específicos, como alguns dos que por várias vezes se viveram na região, face ao repetido interesse por parte do capital estrangeiro. Em 1913 publicava-se em Liège o estudo

[176] Em Setembro de 1910, a *Revista Minera* divulgava a seguinte lista das minas de cobre existentes em Portugal que, além de S. Domingos, arrolava: Aljustrel - Société Anonyme Belge des Mines de Aljustrel; Lousal (Grandola) - Guilherme Ferreira Pinto Basto; Serra da Caveira (Grandola) - Andrew White Crookston; Tinoca (Arronches) - Tinoca Mining Company; Cava Redonda (Beja) - O. Herold and C.; Herdade do Montinho (Ourique) - em investigação; Vale do Bicho (Sever do Vouga); Cabeço do Macieira (Sever do Vouga) - Sociedade das Minas do Vale do Vouga; Cacirinha (Alcacer do Sal) - Pilet et C. (LXI, 2.271, 8 de Setembro de 1910, p. 454).

[177] Cfr. A. Quaresma, 1986, p. 93.

Fig. 64 – Minas de cobre, ferro e manganés concedidas nos distritos de Beja e Faro, entre 1859–1917.

Fonte: Francisco Garcia, 1946.

Le Portugal au point de vue minier onde o autor fazia apelo ao investimento belga em Portugal.

"[...]30 sociétés minières exploitent actuellement leurs concessions dont 7 portugaises. Les capitaux portugais sont peu engagés dans l'industrie minière. Leurs détenteurs préfèrent acheter des bons du trésor qui leur rapportent jusque 5%. L'éducation générale des Portugais les rend plus aptes au commerce ou l'agriculture qu'à quelque branche que ce soit de l'industrie [...] Le Portugal est généralement peu connu au point de vue minier. Cela tient à ce que les prospecteurs et autres chercheurs d'affaires traversant les Pyrénées se répandent en Espagne [...] Le moment est donc opportun, pensons-nous, de nous tourner vers le Portugal et d'explorer le flanc de ses hautes montagnes. Plusieurs tentatives ont été faites déjà, la plupart a échoué. Parfois, ces échecs doivent être attribués à la pauvreté du gisement, mais bien souvent, au manque de voies de communication, à l'incurie des dirigeants et à la légéreté présidant à l'achat et à la revente des concessions dans lesquelles on ne fait aucun véritable travail. [...] Pendant ces dix dernières années, le gouvernemant portugais a beaucoup amélioré et développé son réseau de voies de communication, et il est hors de doute que certaines de ces mines sont susceptibles d'être avantageusement exploitées. Le moment semble venu de s'en occuper." [178]

Se este foi o panorama da exploração mineira no Sul de Portugal no último quartel do século passado não podemos deixar de lembrar o mito que a Mina de S. Domingos representou em tal movimento. É a partir da sua redescoberta que tudo acontece mas é também face ao desenvolvimento ocorrido posteriormente que ela se torna um exemplo a alcançar. A hipotética galinha dos ovos de ouro com que cada descobridor sonhava.

2.3 - Os primeiros anos de exploração

Estabelecido o contrato entre a sociedade "La Sabina" e Mason, os trabalhos de exploração mineira iniciaram-se rapidamente ainda que com carácter provisório. A 23 de Março de 1859 é feita a primeira "carregação" no porto do Pomarão e ao longo de todo o ano serão extraídas 7.887 t de minério. James Mason preparava no entretanto os seus relatórios a apresentar às autoridades portuguesas sobre os processos que pensava utilizar para a lavra da mina, solicitando ao mesmo tempo diversas concessões com vista a um melhor e maior rendimento [179]. No início de 1861 o projecto submetido ao Governo português é aprovado com algumas restrições (ver Doc. n.° 12), com fundamento no relatório do Inspector Geral das Minas do Reino e na consulta do Conselho de Minas. O

[178] E. Scheter, 1913, p. 3-4 Traçando o quadro legislativo e financeiro expõem-se as largas vantagens da operação: "[...] moyennant 130.000 reis (650 frs. environ), on obtient une concession de mine de 50 hectares. Il appartient au propriétaire du terrain 2,3% sur la valeur brute du minerai et à l'État 2%. Chaque concession paie 25.000 reis, par an, de droit de superficie." (*ibid.*, p. 16). Alguns dos mais importantes trabalhos sobre este tema da exploração mineira belga, encontram-se repertoriados in J.A. van Houtte, 1970.

[179] MOP, Conselho de Minas, *Registo de consultas...*, III, fl. 64-64v.

relatório base é assinado a 10 de Março de 1860, por João Ferreira Braga, inspector de minas do 4° distrito do reino, aprovado por António José de Sousa Azevedo e publicado no *Boletim do Ministério das Obras Públicas* [180]. O texto constitui o primeiro ponto da situação sobre a exploração mineira de S. Domingos. Ferreira Braga mostra-se porém pouco crítico e antes rendido à eficiência e organização de James Mason [181].

O jovem inspector apesar de impressionado pela dimensão dos trabalhos e pela planificação imposta conhecia a realidade nacional do sector mineiro: "N'este paíz tem sido dificil estabelecer a lavra de minas. A pouca tendencia dos capitaes nacionaes para este genero de especulação, a falta de pessoal technico e de operarios adextrados n'esta classe de trabalhos, em geral as más communicações interiores e escassez dos combustiveis têem retardado o desenvolvimento de uma industria, que com vantagem se deve aclimatar n'um solo tão cortado de importantes jazidos metalliferos."

Mas vejamos alguns dos aspectos do relatório de Ferreira Braga. Antes de mais e concretamente a massa mineral: "O jazigo de S. Domingos, um dos mais importantes da península, é uma massa compacta de sulphureto de ferro e de cobre, tendo approximadamente 600 metros de comprido por 100 de largo, exteriormente bem definido, as salbandas em quasi toda a extensão determinaveis. O minerio porém só começa a apparecer á profundidade media de 30 metros." E sobre os trabalhos nos poços da mina: "As obras subterraneas são todas feitas por pequenas empreitadas e no fim de cada mez são medidas e no dia 2 pagas. Quatro mineiros (dois de dia, e dois de noite), não avançam n'um mez mais de 3 metros correntes de galeria com as dimensões 2 metros por 2 metros, e o preço por que tomam estes contratos é entre 24 e 30 duros ou 22$080 e 27$600 réis por metro corrente, sendo por conta do empreiteiro a pólvora, a illuminação e a deterioração das brocas e mais ferramentas." Esta é a primeira etapa, a última a exportação para os portos ingleses: "Todo o mineral arrancado é enviado a Inglaterra, a fim de ali ser aproveitado o cobre e parte de enxofre. [...] O preço por que se vende nos mercados inglezes por uma tonelada de mineral, que tem perto de 80 arrobas portuguezas, é cerca de 15$000 réis. [...] A

---

[180] J. Ferreira Braga, 1861. Durante a análise do texto dispensar-nos-emos de referências bibliográficas mais pormenorizadas já que todo o relatório se encontra transcrito no Apêndice Documental, Doc. n.° 10.

[181] É também a primeira inspecção que realiza: "O presente relatório de inspecção é o primeiro que tenho a honra de levar à presença do governo de sua Magestade, e bastante satisfeito estou pelo desenvolvimento que tomaram os trabalhos n'esta mina durante o anno de 1859." A apologia deste tipo de fontes nos estudos de Geografia histórica sobre processos ligados à Revolução Industrial é feito por J. B. Harley: "The pulse of the Industrial Revolution can be taken from eye-witness reports of contemporaries whose imagination was fired by the mounting spectacle of industrial change." (1973, p. 167).

despeza do transporte de uma tonelada desde a mina até aos portos de Inglaterra é aproximamente [sic] 8$000 réis."

Aboim Inglez descreve muito mais tarde o processo de extracção e tratamento das pirites exploradas na Mina de S. Domingos:

> "Em Espanha ustulavam o minério em *teleras* (medas) obtendo um resíduo de óxidos, sulfatos e sulfuretos de *Cu* e *Fe*, evolando-se para a atmosfera o SO_2 que com a húmidade do ar destruía toda a vegetação adjacente indo ao mesmo tempo arruinando a saúde do pessoal minério [sic] e habitantes da região.
>
> O minério era regado abundantemente com água que dissolvia os SO_4 Fe, $(SO_4)_3$ Fe_2 e o SO_4 Cu contidos. Esta água passava por *canais* onde se punha Fe e ali depositava-se *Cu* dissolvendo-se o Fe no estado SO_4 Fe. Foi este processo que pretenderam usar em S. Domingos e Aljustrel; mas reconhecendo que teriam de pagar grandes indemnizações à agricultura pelo prejuízo que o SO_2 lhe causaria tentaram modificá-lo. Em S. Domingos: ustulavam o minério em fornos, com chaminé bastante alta, procurando misturar o SO_2 com uma maior camada de ar atmosférico para torná-lo inofensivo à agricultura e à saúde pública. Lixiviavam as águas sulfatadas em tanques de alvenaria, separando mecanicamente os núcleos metálicos obtidos na ustulação. Fundidos estes núcleos, principitavam o Cu contido nas águas da lixivia, em pequenos tanques e *canaleos*. Os produtos exportáveis eram os núcleos ricos em Cu fundidos e o cemento de Cu ou cáscaras 75 a 80% Cu.
>
> Até 1871 continuaram o trabalho com sucessivas experiências, mas sem grande êxito. Entretanto o capataz Manuel Joaquim chamou a atenção do seu chefe inglês, Mr. Harvey, para o facto de encontrar nas galerias antigas que iam reconhecendo estalactites dos sulfatos provenientes do minério da mina. O director inglêz Mr. Joël deu ordem para se fazerem experiências: estava descoberta a base da *Hidro-metalurgia natural* isto é *sem ustulação*, das pirites *ferro-cupríferas* que melhorada e metodizada, ali e noutras minas permitiu entregar à indústria mundial nos últimos 50 anos centenas de milhões de toneladas de pirites lavadas para o fabrico do ácido sulfúrico." [182]

Para as etapas de trabalho relatadas por Aboim Inglez recordamos a primeira década de instalação da exploração mineira, com a construção de todo o complexo de infraestruturas básicas da (e de apoio à) mina e com a aferição de processos diversos de extracção e tratamento das pirites. Ao trabalho em galerias executado durante os primeiros anos propõe James Mason como alternativa, em 1866, a lavra a céu aberto: "[...] para duplicar essa produção o único método a seguir-se é a lavra a céu aberto, sendo este, além disso, o trabalho mais seguro para os próprios mineiros, e que melhor nos habilita a empregar indistintamente as populações indígenas, por estar aquele trabalho ao alcance de todos os operários d'estas regiões. A proporção de mineiros inteligentes, a quem se possa confiar trabalhos melindrosos é bem pequena e continuará a sê-lo enquanto não chegarem à idade

[182] A. d'Aboim Inglez, 1936, p. 387.

madura as gerações hoje aqui em aprendizagem." [183] Este passo do relatório de Mason transcrito por P. V. Sequeira é sintomático dos principais problemas com os quais se debatia a empresa: o lucro baixava e aumentavam os acidentes de trabalho. Para investigar os acidentes será mesmo nomeada uma comissão pelo Governo Central, já que a educação superintendida por Mason tarda a dar os seus frutos entre os indigenas pouco inteligentes. A lavra a céu aberto passa a ser efectuada destruindo-se para o efeito parte da povoação mineira, à semelhança do acontecido noutras minas da área, como foi o caso de Tharsis.

Quanto ao processo de tratamento do minério extraído, os primeiros anos são também de sucessivas experiências. Tenta-se especialmente a alternativa da "queima" do minério ao ar livre, em *teleras*.

> "D'autant plus que le système le plus en usage pour le traitement des pyrites comporte la calcination, qui devrait naturellement s'éxécuter sur une grande echelle, mais dont les premiers essais ont sur le champs élevé les réclamations les plus énergiques de la part des proprietaires et cultivatuers du voisinage, qui se sont récriés sur les dommages faitsw à la végétation environnante par l'évolution des fumées sulfureuses. Un a même, lors de la combustion spontanée et purement accidentelle de quelques baldes de minerai enttraitement, vu des mouvements séditieux et menaçants éclater parmi les gens du pays, et il a fallu par consèquent renoncer à ce mode de traitement." [184]

De facto, a população das freguesias da margem esquerda, directamente atingida, desde logo tomou fortemente posições, apoiada pela Câmara de Mértola, vindo mais tarde a receber algumas indemnizações [185]. Mas havia já muito que toda a área se encontrava com a cobertura vegetal bastante destruída [186].

O Conselho de Minas recebe em Janeiro de 1867 uma "Consulta ácerca do projecto elaborado pelo Barão de Pomarão sobre a fundação de um estabelecimento para o beneficio de minérios pyritosos." Diz-se no texto: "O objecto d'esta fabrica é o tratamento do minério pobre da referida mina pelo methodo de cementação ordinario, com algumas modificações que consistem principalmente na applicação de machinas a uma grande parte do trabalho e na

---

[183] P. Sequeira, XV, 177-178, 1884, p. 496. A exploração subterrânea existente até 1867 fazia-se a três niveis de profundidade: "[...] le premier à 12 mètres, le deuxième à 28 mètres, le troisième à 52 mètres avec des puits communiquant d'un étage à l'autre. On évaluait à cette époque le cube de minerai extrait par les anciens à 150.000 mètres cubes, et par les modernes à 300.000, soit 450.000 mètres cubes ou deux millions de tonnes. C'est alors qu'on se décida à enlever le chapeau de fer stérile qui avait 32 mètres d'épaisseur." Launay, autor desta memória que data de 1889, informa ainda que a profundidade da "cratera" a céu aberto atinge então os 75m (p. 490).

[184] *Notice sur la mine...*, 1878, p. 20.

[185] Cfr. *Jornal do Povo,* 12, 22 de Março de 1876, p. 3. As possíveis áreas de produção de carvão vegetal em grande quantidade não seriam também muitas. Já em meados de Setecentos os párocos de Santana de Cambas e de Corte de Pinto referem a destruição sistemática de árvores e de mato pelas queimadas (cfr. A. Silbert, II, 1978, p. 453).

[186] O Barão von Wiederhold que percorre o termo de Mértola em 1789, comenta: "A região é tão desolada que uma árvore solitária, a 2 léguas de distância, absorve toda a nossa atenção." (L. C. Guedes, 1992, p. 123). Sobre outros casos de destruição do coberto vegetal para a utilização de lenha nas operações metalúrgicas, ver G. Pery, a propósito das fundições da Foz do Alge (1979, p. 98).

aspiração dos gases da calcinação por meio d'uma chaminé elevada. N'estas condições a fabrica, situada como está longe de povoado e rodeada de terrenos pouco cultivados, não apresenta inconvenientes sensíveis para a saúde publica nem para a agricultura." [187]

Até 1871 as tentativas continuaram sem grande êxito. De facto, data de Maio de 1877 a aprovação do plano de trabalhos para se iniciar o tratamento dos minérios por "via humida" na Achada do Gamo [188]. Será a introdução rápida e em larga escala deste processo, o "ovo de Colombo" no êxito económico da Mina de S. Domingos, no período posterior. A aceitação e o pôr de imediato em prática a inovação, descurou em contrapartida um grave problema: a poluição atmosférica fora substituída pela das águas. Os protestos, as indemnizações, as medidas correctoras não se farão esperar mas todas sem muita solução.

a) O caminho de ferro mineiro

Atendendo à localização da Mina de S. Domingos, poucas eram as alternativas para o transporte do mineral extraído em direcção a um porto do litoral. A proximidade da bacia mineira do Andevalo e o porto de Huelva, que entretanto se estruturavam, eram hipóteses contra as quais se levantavam algumas dificuldades postas pela topografia mas, sobretudo, pela existência da fronteira política. A solução mais viável pela proximidade e facilidade era a utilização do Guadiana para atingir a costa [189]. As estradas ao longo do vale (por qualquer das margens) revelavam-se de difícil utilização, pelo forte declive das vertentes e pelo encaixe profundo dos vales afluentes que as cortavam sucessivamente. A ligação ao já existente porto fluvial de Mértola implicava, por sua vez, ultrapassar os vaus existentes entre as confluências das Ribeiras de Oeiras e de Carreiras.

O histórico limite para os navios de maior calado sempre fora a confluência do Chança frente à povoação de Mesquita. Será um pouco para montante da confluência, na margem esquerda do Guadiana, que se vai construir de raiz, o porto fluvial do Pomarão. Entre ele e a Mina uma intensa ligação é estabelecida desde então [190]. Lucas de Aldana sintetiza em 1864, a primeira etapa do processo: "La proximidad al puerto de embarque

---

[187] MOP, Conselho de Minas, *Registo de consultas...*, III, fl. 24-24v.

[188] Cfr. Paulo Guimarães, 1989, p. 26.

[189] A propósito da industrialização do Norte da França no século XVIII, afirma L. Tbhaut: "D'innombrables exemples, à travers tout le Royaume, illustrent ce fait qu'à l'époque mine de charbon et voie navigable constituent un couple indissociable." (1979, p. 154). A explicação prende-se naturalmente com as características do produto transportado e as condições das vias terrestres.

[190] Refere N. Pounds a propósito dos factores geográficos nas explorações mineiras: "Few mining areas are without some lesser disadvantages, which may be, on balance, offset by corresponding advantages." (1951, p. 246). Assim acontece no caso de S. Domingos, o que recordaremos ao comentarmos as suas concorrentes mais próximas.

determinó desde luego la exportación de estes minerales para la Gran Bretaña, verificandose al principio los transportes por carretera ordinaria y más tarde por un ferro-carril servido por fuerza animal hasta que ultimamente le ha sustituido la locomotora." [191]

De início, durante mais de três anos utilizaram-se centenas de muares no transporte do minério [192]. Do vasto interflúvio aplanado entre o Chança e o Guadiana, o caminho descia sinuoso as vertentes do vale do Guadiana até atingir uma estreita plataforma junto ao rio, onde se concentravam as pilhas de mineral e onde ancoravam os navios que subiam a corrente. João Ferreira Braga dá notícia desta ligação Mina-Pomarão em 1861: "O mineral de S. Domingos é levado em cavalgaduras desde as praças junto à boca dos poços ao Pomerão [sic], porto de embarque sobre o Guadiana [...] Começou este serviço de transporte em 7 de fevereiro, e até ao fim de dezembro empregaram-se 115.379 cavalgaduras que levaram 685.333 arrobas de mineral [...] O preço de transporte por arroba foi nos primeiros mezes 50 réis; concertado o caminho passou a 40 réis. Actualmente está a 50 réis, a fim de dar vazão ao mineral que está sobre as praças, chamando por este alto preço remunerador cavalgaduras de pontos mais afastados. Se estas difficuldades aparecem quando há a enviar 15.000 toneladas, o que será quando se exportarem 40.000, que deverá ser a lavra no corrente anno." [193]

A primeira exportação de pirites é feita em 1859 e logo no ano seguinte é formulado o pedido e concedida a respectiva autorização para a construção de um *tramway* de tracção animal entre a Mina e o Guadiana "[...] sem encargo algum da parte do governo, estipulando as condições de arte e de exploração que julgar de conveniencia reciproca e geral, e declarando de utilidade publica as expropriações que houverem de ser feitas em

[191] L. de Aldana, 1864, p. 306. Esta complementaridade dos transportes ferroviário e fluvial no caso de explorações mineiras tem numerosos exemplos, como é o caso no Bourbonnais, da ligação Commentry-Montluçon por um "railway charbonnier" que permite o acesso da mina de carvão ao mar, através do Loire e seus afluentes (A. Goninet, 1982, p. 383). Para exemplos ingleses ver A. Moyes, 1978, p. 414.

[192] Na *Notice sur la mine...* de 1878, refere-se: "On y a même essayé de cultiver des moissons d'orge et d'avoine, pour la nourriture des mulets entretenus à la mine." (p. 33). O fenómeno tem muito de semelhante com os processos ocorridos nas minas andaluzas, como em Sierra de Gador, onde pela década de 40 se utilizavam cerca de oito milhares de cavalgaduras que transportavam o minério aos portos de Adra, Almeria e Motril (cfr. Perez de Perceval Verde, 1984, p. 57). Por sua vez Rúa Figueroa a propósito da exportação dos minérios da comarca de Rio Tinto descreve: "[...] entre la producción y el consumo, y al ver desfilar sus interminables *recuas* por aquellos senderos, llebando en sus cansados lomos incalculables riquezas; al contemplar los rostos de aquellos *arrieros* que tuesta el ardiente sol del mediodia y bañan las tormentosas aguas meridionales, deberiamos creernos transportados á las comarcas mineras de la America meridional [...] más bien que suponernos en una provincia maritima, cuna de la mineria española [...] que algunos de nuestros ingenieros calificaron modernamente con el de la *California del cobre*." (1868, p. 284).

[193] J. Ferreira Braga, 1861, p. 401. Paulo Guimarães lembra as migrações de trabalho que esta realidade acarretou: "[...] numa primeira fase, era necessário proceder à aquisição de grande quantidade de muares e à contratação de largas centenas de almocreves, seareiros e outros trabalhadores para o transporte e construção das infra-estruturas necessárias ao escoamento da produção [...] entre 1500 e 2000 cavalgaduras transportavam diariamente o minério até ao Pomarão." (1989, p. 17-18).

conformidade do contrato [...]" [194] (ver Doc. n.º 11). Em escassos dois anos a nova via está construída e na memória anual apresentada aos accionistas da companhia mineira, em 1863, refere-se que: "El hecho capital de este año ha sido la conclusión del ferrocarril de Pomarao con dos meses de anticipación sobre el plazo esperado [...] Desde el 24 de Junio, los trenes cargados a la salida del socavon ó tunel de extracción bajan al ambarcadero." [195]

A tracção animal seria rapidamente substituída pelo vapor que segundo a *Notice*... de 1878 se utilizava em 24 locomotivas vindas de Inglaterra. Os vagões e vagonetes de transporte eram então 791, praticamente todos construídos nas oficinas da mina [196]. As vantagens económicas advindas do estabelecimento da linha férrea são tanto mais notórias, se pensadas na concorrência existente com as outras minas da área, em especial com Tharsis. Baixando substancialmente o preço, a resposta torna-se impossível para quem utiliza ainda os muares como meio de transporte [197]. Por essa razão: "The price per unit of sulphur fell from ten pence to seven pence." [198] David Justino calculou as alterações do preço do transporte neste paradigmático exemplo de modificação no meio de transporte:

> "Recorrendo a um exemplo como o do transporte do minério de cobre da mina de S. Domingos para o porto de Pomarão ficaremos com uma ideia aproximada dos custos alternativos. Durante a década de 50 do século passado o transporte do minério era feito em bestas de carga. O seu custo era, para os 18 km (aproximadamente) que distanciavam a mina do porto, de 50 réis por arroba, o que corresponde a um valor médio aproximado de 212,5 réis por tonelada kilométrica. 'Depois de concluída a estrada para carros, a concorrência d'estes vehiculos fez descer o preço a 40 réis por arroba, 3.000 réis por tonelada em todo o caminho, e 170 réis por tonelada kilométrica'. Neste caso, teríamos um ganho de 20% com a substituição do meio de transporte. É em relação ao caminho de ferro e ao transporte fluvial que a diferenciação do custo se acentua. Quando em 1863 a administração da companhia concessionária da mina de S. Domingos abriu à exploração a via férrea que ligava a mina ao Pomarão o custo de transporte de uma tonelada de minério desceu para 37,5 réis, valor que correspondia já as despesas de exploração da via e os juros de amortização do capital." [199]

---

194 *Collecção Official de Legislação Portugueza,* 1860, p. 163.

195 L. de Aldana, 1864, p. 307.

196 *Notice...,* 1878, p. 23. "O *tramway* permitia baixar os custos de transporte de 3$000 réis/ton. para os 700 réis, no momento em que o preço dos minérios de cobre começava a baixar." (Paulo Guimarães, 1989, p. 18). Contudo e a propósito do custo e dificuldades encontradas na construção da linha comenta a empresa: "Si l'on ajoute à ces difficultés qui se traduisent administrativement par un surcroit de dépense, la cherté de combustible, qui doit être en totalité apporté de l'Angleterre, on comprendra aisément que le transport des pyrites au point d'embarquement est un des éléments les plus considerables du prix de revient de nos minerais." (*Notice sur la mine...* 1878, p. 23).

197 "In the later eighteen-fifties, Mason and Barry, lessees of the Santo Domingo mine from Deligny and his associates, began deliveries to Britain, using their short railway to pomaron. The French Company, though it shipped some cargoes of pyrites, could not really compete, because of the prohibitive cost of its carriage by mules and casts in Spain. Mason and Barry, for their part, lowered their prices, in order, no dought, to comfirm the alkali makers in turning to pyrites. This step greatly embittered the French company working Tharsis, for their export position was thus made hopeless." (S. Checkland, 1967, p. 93).

198 *Ibid.,* p. 144. A vantagem de S. Domingos em relação às minas onubenses (graças à existência do caminho de ferro e do porto fluvial do Pomarão) é reconhecida por Ventura de Callejon num artigo publicado na *Revista Minera,* em 1874: "La mina de San Domingos es la más importante de todas las de su género, y dobrepuja con mucho, según dicen, á las de la provincia de Huelva." (p. 1).

199 David Justino, I, 1988, p. 195.

O lucro para a empresa é ainda maior porque para os impostos portugueses continua a declarar valores elevados, pelo transporte da tonelada. A "Consulta" do conselho de Minas, de Abril de 1864 conclue que "[...] para o tram-way de S. Domingos a tarifa estabelecida pela empreza constructora não é o duplo ou o triplo das tarifas ordinarias do caminho de ferro é 9 a 10 vezes maior." [200] (ver Doc. nº 15). Porém, nem tudo seriam vantagens. Com a conclusão do caminho de ferro, o desemprego alastra subitamente em toda a área onde se repercute uma larga crise internacional do sector [201]. Ao longo dos anos, seriam feitas melhorias no traçado da linha de caminho de ferro, quer levantando aterros, quer construindo túneis.

> "El camino abierto á la exportación en el dia [1886], no es el construido primitivamente pues se modificó el trazado antiguo que iba siguiendo las sinuosidades del valle, para evitar las curvas rapidas que ofrecia y disminuyendo también el trayecto con la construcción de varios tuneles. [...] desde la *Achada do Gamo* punto de beneficio de los minerales, hasta el termino de la vía, hay cuatro estaciones denominadas *Telheiro, Santanna de Combas* [sic], *Salgueiro e Corte machado,* todas ellas provistas de depositos de carbón y materiales, y vastos almacenes de mineral [...] El nivel de la vía férrea [no Pomarão] esta elevado unos cuatro metros sobre el piso del muelle; la descarga se hace sobre este último, ó sobre otros vagones, especie de plataformas que son los que arrojan el mineral en los buques; esta última operación se verifica volcando el vagon por un aparato especial, á las tolvas que dirigen el mineral por la escotilla de la embarcación." [202]

Além de Santana de Cambas, sede de freguesia e importante núcleo mineiro, ainda hoje existem Telheiro e Salgueiro como aglomerados populacionais. Corte Machado desapareceu abandonada, com o fim da via férrea. A sua situação era estratégica como ponto de apoio no topo da vertente. A partir daí, a linha descia os 160 m que a separavam do nível das águas, em ziguezague, através de um complexo sistema de túneis e pontes, aproveitando o vale entre Formoa e Pomarão, para atingir os molhes pelo lado Norte [203].

Com base nos números divulgados referentes ao tráfego é notória a ruptura dos meados de 70, na produção e na exportação.

---

[200] MOP, Conselho de Minas, *Registo de Consultas*, vol. II, fl. 91v.

[201] "[...] cerca de quatro mil indivíduos estariam desempregados, pedindo esmola pelos arredores, enquanto esperavam pela construção da nova estrada, que ligaria Mértola a Beja, prometida pelo governo central. A situação destes trabalhadores era agravada pelo facto de as outras minas da região viverem também dias difíceis, devido à concorrência das minas norte-americanas. Além disso, estas minas davam emprego apenas oito meses num ano, despedindo todo o pessoal por volta de 31 de Outubro." (Paulo Guimarães, 1989, p. 18).

[202] *Revista Minera,* XXXVII, 1.110, p. 201-202.

[203] A linha mineira influenciou também projectos de traçado da restante rede da área. O *Plano da rede ferroviária ao Sul do Tejo,* mapa na escala 1:500.000 e que data dos meados dos anos 60, dá conta da proposta de construção de um ramal de via reduzida ligando Pias à linha Mina-Pomarão, via Vale de Vargo, Aldeia Nova de S. Bento e Serralhas. A meio dessa ligação, em plena serra de Mértola, a Oeste de Água Negra, construir-se-ia um ramal que cruzaria a fronteira em diracção a Paymogo. Sobre esta linha, ver Maria Fernanda Alegria, 1990, p. 289 e 297.

Nº de locomotivas em serviço entre a Mina de S. Domingos e o porto do Pomarão (1868 -1880)	
1868 - 12	1875 - 21
1869 - 12	1876 - 21
1870 - 14	1877 - 19
1871 - 13	1878 - 20
1872 - 15	1879 - 22
1873 - 16	1880 - 24
1874 - 22	

Fonte: P. V. Sequeira, XIV, 167-168, 1883, p. 398.

Uma informação referente aos últimos anos acrescenta que o números de vagões e vagonetas atinge cerca de 8 centenas. Em 1890, as locomotivas pertencentes à Mina são 26, com 902 c/v [204]. As vagonetas são construídas nas oficinas do próprio estabelecimento mineiro enquanto as locomotivas e os vagões são importados de Inglaterra por via marítima. Pela mesma via chega também todo o combustível, o que onera largamente o custo da tonelada de mineral a vender nos mercados internacionais [205]. Severiano Monteiro refere que o número de vagões ascende a 870 e o "movimento ordinário" é de 4 comboios: 2 ascendentes e 2 descendentes [206].

b) O Pomarão e o transporte do minério no rio

A utilização do Guadiana como via de transporte para a exportação de uma matéria prima explorada no interior é um exemplo ideal para mostrar o confronto entre os factores naturais e as capacidades técnicas do homem. A luta com o rio começou no momento em que os primeiros sacos de minério vindos de S. Domingos a lombo de mula, foram descarregados na escarpada margem do Guadiana, junto à confluência com o Chança. Diz João Ferreira Braga no seu relatório de 1860: "O mineral levado ao Pomarão é posto em grandes medas junto à margem esquerda do Guadiana e depois embarcado. Por enquanto não há ainda caes, está provisoriamente feita uma ponte de barcas que presta um bom serviço." [207] Mas a empresa procurou rapidamente resolver o problema da construção do porto fluvial, com todas as infraestruturas necessárias.

---

[204] *Inquérito Industrial de 1890*, I, 1891, p. 175.

[205] *Notice sur la mine...*, 1878, p. 23.

[206] J. A. Cabral *et al.*, 1889, p. 86-87. O *Inquérito Industrial de 1890* especifica os 891 wagons: 450 com capacidade de 5 t; 220 de 6 t; 182 de 5 t; 20 de "vazar ao lado"; 15 zorras e 4 para transporte de explosivos (I, 1891, p. 29).

[207] J. Ferreira Braga, 1861, p. 402.

"Il fallait choisir un endroit du fleuve qui, avec le moins d'éloignement de la mine, permit en même temps par sa profondeur que des navires et des bateaux à vapeur d'assez forte jauge y pussent remonter. Mais voilà justement qu'à l'endroit où on trouvait des avantages sous ce point de vue, il n'y avait que de hautes collines descendant en pente rapide jusqu'au bord de l'eau." [208] Não havia tempo a perder e a empresa não o perde. É com espantosa rapidez que iniciada a exploração se estabelecem as ligações fluviais. Graças aos contactos internacionais que os concessionários possuem, as linhas marítimas do comércio que ligam a Europa do Norte ao Mediterrâneo passam a tocar Vila Real de Santo António e a subir o Guadiana em busca do minério. "Em 23 de março de 1859 carregou-se o primeiro barco, e até 31 de dezembro despacharam-se 41 navios [...] O mineral exportado montou a 18.075.640 arráteis ou 8.296.718 kg. Para Liverpool despacharam-se 36 navios, 2 para Glasgow, 2 para Swansea e 1 para Newcastle. O de maior lotação levou [...] cerca de 415 toneladas; e o de menor [...] 118 toneladas portuguezas." [209] Na "Memória sobre a Mina de S. Domingos" publicada em Outubro de 1865, no periódico oficial *Diário de Lisboa,* descrevia-se deste modo a criação *ex nihilo* do porto do Pomarão:

> "O porto do Pomarão não existia, fez-se. As margens aprumadas do Guadiana foram rasgadas e formou-se o espaço necessário para as diferentes vias de resguardo do caminho de ferro, para depósito de mineral, para casas de habitação, escritórios e armazéns. Um excelente cais reveste em grande extensão a margem e a ele acostam os numerosos navios de vela e a vapor que ali vem receber carga. O serviço está de tal modo montado que os wagons vem directamente descarregar o mineral nos porões dos navios [...] Hoje a importância deste porto é tal, que se acha nele estabelecida pelo governo de Sua Magestade uma estação telegráfica e uma delegação aduaneira de 1ª classe onde são registados os navios e onde são pagos os direitos de importação e de exportação." [210]

Na década seguinte o Pomarão não cessará de crescer, quer demograficamente, quer em instalação de serviços. Só a "Cheia Grande" de Dezembro de 1876, arrasando grande parte da povoação fará por momentos parar o desenvolvimento dessa artificial criação de um núcleo populacional. Na apologética "Notice" de 1878 descreve-se a prosperidade da povoação:

---

208 *Notice sur la mine...*, 1878, p. 24. Nos finais de 1860 e inícios do ano seguinte James Mason adquire diversas propriedades no Pomarão, junto à margem do Guadiana (ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas* nº 10, fl 36v-37ss). Em 1861 temos a informação de J. M. Leitão: "[...] este novo e excelente embarcadouro é devido aos esforços do director da mina por evitar um grande inconveniente para os embarques; que teriam de ser feitos na margem direita do Guadiana; porque antes os navios de grande porte não ousavam passar a embocadura da [sic] Chança, por baixo da qual a margem esquerda do rio pertence a Hespanha." (1861-b, p. 1283).

209 J. Ferreira Braga, 1861, p. 402.

210 "Memória sobre a mina de S. Domingos", 1865, p. 2326. O texto é o de James Mason (1865) publicado no *Catálogo...* da Exposição Internacional do Porto, de 1865, que o orgão oficial reproduz.

"Il y a actuellement à Pomaron un bureau de poste, plusieurs comptoirs pour l'expédition des navires et l'expédient des magasins, une station de douane, une autre de pilotes, un bureau télégraphique qui lie le port de Pomaron au réseau européen, du côté continental par Montemór et Lisbonne et du côté de l'Océan par le cable sousmarin qui touche à Villa Real de Santo António sur l'embouchure de la Guadiana, à Lisbonne et à Falmouth. Il y a, en outre, des forges, des ateliers de charpenterie, des magasins, une maison qui sert de pied-à-terre aux chefs de service ayant affaire au port, 24 habitations pour le personnel des magasins d'approvisionnement pour les navires et plusieurs autres bâtisses de moindre importance." [211]

Para a mesma data, a segunda edição do *Roteiro* de Le Gras é mais realista sobre este último aspecto, o dos abastecimentos. "Les vivres ne sont pas très-abondants à Pomarão; la viande est à bon marché, mais maigre, et les légumes sont rares. On achète la viande dans les fermes voisines et on trouve à Villa Real des approvisionnements de toute espèce, au besoin." [212] Nos finais dos anos de 1880 o movimento no Pomarão é intenso. Frequentam o porto cerca de 400 navios por ano, sendo colocadas a bordo 1.500 a 2.000 t de minério por dia. Tal operação é efectuada a partir de um cais de 176 m de comprimento e 7,6 metros de altura "[...] perpendicularmente ao qual avançam dois ponteis de madeira assentes em estacas, sobre os quais se descarregam os wagons." [213]

Em volta do cais, a povoação cresceu em degraus pela vertente, reconstruída depois da "Cheia Grande" de 1876. Existem agora "[...] várias oficinas, escritórios, armazens de materiais e víveres, posto aduaneiro, estação de telégrafo postal, habitações de empregados, etc." [214] Sobre o outro feudo (além da Mina) que a empresa "Mason and Barry, Limited" controla - o Pomarão - registámos dois documentos redigidos por Armelim Junior, advogado da companhia. A propósito da avaliação de diversas propriedades arrendadas à empresa, ficamos a saber que só no Pomarão, em duas parcelas arrendadas em 1860 e em 1862, por 41$400 anuais cada uma, as benfeitorias feitas e respectivos custos foram os seguintes:

---

[211] *Notice sur la mine...*, 1878, p. 27. Nos primeiros anos do nosso século A. Luciano d'Azevedo dirá do Pomarão "[...] que mais parece uma povoação ingleza do que uma aldeia da provincia do Alentejo." (1908, p. 19). A ligação telegráfica a Inglaterra via Vila Real é dos primeiros anos de instalação, já que data de Maio de 1871 a autorização de D. Luís para o estabelecimento da linha: "É confirmado e approvado [...] o contracto addicional ao de 18 de março de 1870, celebrado em 15 de abril de 1871 entre o governo e a Companhia "Falmouth Gibraltar and Malta Company" para a collocação e exploração de um cabo submarino entre Villa Real de Santo António e Gibraltar, e de uma linha telegraphica aerea entre Villa Real de Santo António e Carcavellos, com um cabo submarino através do Tejo." (*Collecção de Legislação...* 1869-1871, p. 364).

[212] Le Gras, 1878, p. 138.

[213] J. A. Cabral *et al.*, 1889, p. 88.

[214] *Ibid.*, p. 90.

Barracão	364$000
Oficina de carpintaria, serralharia e forja	455$000
Arrecadação de ferramentas	130$000
Estação telégrapho-postal	200$000
Palacete da direcção	576$000
Cavalariças, palheiro, etc.	457$500
Escriptorios, estação de pilotos, etc.	432$000
Quartel da guarda fiscal	260$000
Casa do empregado chefe	268$000
Quarteis ou casas para operários	11.098$500

Fonte: Armelim Junior, 1908-a, p. 7.

Assim, para além das instalações próprias da empresa, foi ela que pagou a construção de várias outras destinadas a serviços públicos, como o quartel da Guarda Fiscal, a Estação de Pilotos e a Estação Telegráfica (Fig. 65). Naturalmente que tudo isso tem um preço. A empresa mineira exigirá por exemplo, expropriações de terrenos junto aos cais de embarque e através do seu advogado, lembra, exige e ameaça:

"A Sociedade 'Mason and Barry Limited' arrendatária e exploradora da mina de pyrites de S. Domingos, e legítima representante da concessionária desta mina, a Sociedade 'La Sabina', requereu, em 4 de Julho último, que fosse decretada a expropriação por utilidade pública e urgente de dois tratos de terreno em que incidem as servidões dessa mina para os caes de embarque, os depósitos de carvão, areia, minérios e madeiras para a via e entivações da mesma via, as estações da linha ferrea e telegráfica, os armazens, as casas da balança, da direcção e de moradia dos empregados e operários. [...] Precisa a supplicante proceder quanto antes, com a máxima urgência, a levantamentos e modificações nas linhas de serviço na área desses terrenos, para facilitar e augmentar o transporte do minério aos caes de embarque, o que não póde fazer sem a prévia expropriação requerida. D'ahi a necessidade, instante e urgentíssima, de se decretar, sem demoras, aquella expropriação, que não é somente do interesse da sociedade supplicante, senão também do interesse das finanças do Estado e da economia da Nação; porquanto, não se procedendo, quanto antes, com a máxima brevidade, àquella expropriação, terá, em curto praso, de paralysar-se todo o movimento industrial, parando o embarque de minério nos portos do Pomarão a Villa Real de Santo António, e, conseguintemente, todo o trabalho de lavra na mina de S. Domingos, com gravíssimos prejuizos simultaneamente para uma massa de operários de mais de 3.000, cujas famílias constituem uma população de mais de 10.000 pessoas, que só do seu trabalho nessa mina vivem; - para o Estado, que verá diminuir de algumas dezenas de contos de réis o imposto proporcional mineiro que cobra; - e para a Empreza exploradora, não somente pela paralysação de todo o trabalho e cessação da lavra mineira, senão também pelas grandes indemnisações a pagar pelos contractos de fretes e fornecimentos e mineraes que tem pendentes com armadores inglezes e allemães, e com importantes fábricas de ácido sulfúrico dos Estados Unidos Norte-Americanos, Inglaterra, Allemanha e França." [215]

[215] Armelim Junior, 1908-b, p. 5-6.

Fig. 65

Despezas com o deposito e embarque de mineral no Pomarão como foram consideradas na formação do imposto nos annos de 1868 a 1880

Annos	Jornaes e materiaes para o serviço de embarque, serviço e reparo de vias ferreas, caes, mangueiras, salarios	Despezas do deposito de mineral, reparos de caminho e plataformas giratorias, gastos com muares, etc.	Despezas com a agencia de Villa Real de Santo Antonio	Gratificações proporcionaes á exportação aos pilotos da barra de Villa Real	Reparo, limpeza, conservação dos edificios do Pomarão, etc.	Contribuição predial pelos edificios do Pomarão	Renda de terreno occupado pelo estabelecimento do Pomarão	Amortisação por deterioração de material e de construcções, etc.	Reparo de barcos para conducção de mineral aos vapores fóra da barra	Despezas feitas com a machina, apparelhos e zorras para descarga de lastro dos navios	Juro de 6 por cento do capital fixo invertido no estabelecimento do Pomarão	Amortisação á rasão de 4 por cento ao anno sobre o capital fixo de installação	Total	Despeza por tonelada metrica embarcada em Pomarão
1868......	3:399$498	1:070$728	-$-	-$-	628$220	-$-	113$400	-$-	-$-	-$-	4:458$821	-$-	9:670$667	49
1869......	5:416$737	1:909$834	-$-	-$-	-$-	-$-	113$400	-$-	-$-	-$-	3:605$469	-$-	11:045$440	79
1870......	7:213$162	1:602$260	341$088	373$600	213$192	74$915	82$800	-$-	-$-	-$-	3:046$052	-$-	12:947$069	68
1871......	4:382$164	1:374$155	234$948	273$800	315$315	74$915	82$800	-$-	-$-	-$-	3:046$052	-$-	9:781$149	85
1872......	6:592$743	2:197$747	740$819	67$000	424$516	74$915	82$800	1:621$064	-$-	-$-	2:800$591	-$-	15:205$195	85
1873......	9:838$344	2:864$401	1:219$068	1:406$600	355$419	74$915	82$800	1:150$147	-$-	-$-	4:564$158	-$-	21:255$862	101
1874......	6:065$016	2:541$106	845$043	778$700	391$638	74$915	82$800	59$886	-$-	-$-	4:560$566	-$-	15:399$650	91
1875......	6:071$320	2:467$436	932$405	849$500	480$660	74$915	82$800	68$453	-$-	-$-	4:556$459	-$-	15:583$654	94
1876......	3:756$225	765$443	283$655	256$400	574$556	74$915	82$800	-$-	-$-	-$-	4:560$566	-$-	10:354$228	173
1877......	6:150$945	1:719$163	1:104$848	1:037$100	889$898	74$915	82$800	-$-	1:913$283	1:534$007	4:560$566	-$-	19:067$525	107
1878......	4:[illegible]25$445	934$648	1:025$564	932$500	472$160	74$915	82$800	1:203$530	1:854$592	-$-	4:488$354	-$-	15:394$508	98
1879......	3:804$785	1:241$487	488$463	473$200	85$065	74$915	82$800	4:858$470	75$158	-$-	4:196$846	-$-	15:381$187	175
1880.....	5:156$504	2:203$313	1:255$564	1:182$500	282$910	74$915	82$800	3:325$649	275$424	-$-	3:997$307	2:664$871	2:511$757	118
Medias de 1868 a 1880	5:574$837	1:788$337	651$628	610$276	370$273	63$389	87$507	945$190	316$804	118$000	4:034$754	204$990	14:765$990	101

As despezas foram de 114 réis, mas o engenheiro arbitrou 50 réis por tonelada ingleza e 49 réis por tonelada metrica, o que foi sanccionado pelas juntas de avaliação.

Fonte: *Revista de Obras Públicas e Minas*, Lisboa, XIV, 167-168, 1883, p. 392.

Atendendo ao intenso movimento de navios de todos os tipos que demandavam o porto fluvial [216] e tendo sempre em consideração os problemas naturais (largura do leito, alteração do caudal, etc.), a empresa mineira nunca deixou de prestar a maior atenção às condições técnicas e de infraestruturas das instalações portuárias [217]. Vejamos como se processavam as operações de embarque do mineral para avaliarmos os melhoramentos introduzidos nos cais, de modo a facilitar esses trabalhos e também em função das alterações ocorridas nos navios que chegavam. "Le plan du quai étant élevé au niveau de la voie ferrée qui vient de la mine, les wagons chargés de minerai y sont conduits jusqu'au dessus de certaines ouvertures carsées pratiquées sur la plate-forme du quai et doublées en tôle, qui se prolongent en diagonale et projetent au dehors jusqu'à un point perpendiculairement au dessus de l'écoutille du navire à la charge. Arrivés sur le bord de ces ouvertures ou entonnoirs (shutes) les wagons, par un mouvement de bascule qui leur est imprimé à l'aide d'un appareil spécial, versent leur contenu dans la cale du navire à la charge." [218] Graças a estes eficientes processos executados nos cais do Pomarão, colocavam-se então a bordo 1500 a 2000 t de minério por dia. Estes são naturalmente os números em bruto, já que o que cada navio transporta (e por conseguinte o que se exporta) é difícil de contabilizar [219]. É P.V.C. Sequeira quem descreve todo o complexo e, por vezes, "menos claro" processo do transporte do minério desde os cais do Pomarão até à saída da barra do Guadiana:

> "[...] serve de base aos manifestos da Alfandega a declaração dos capitães dos navios feita por eles aproximadamente e por simples estimativa, deduzida da imersão dos vapores e navios na água. Tantos pés de imersão, marcados na roda da popa, correspondem pouco mais ou menos a tantas toneladas de carga. Estes cálculos são errados porquanto: 1° a imersão dos navios na água doce do rio em Pomarão, é maior do que na água salgada e é pela imersão d'esta última que são marcados os pés de água que demandam os navios, e pelos quais regulam os capitães seus cálculos [...] 2° é o facto averiguado que, por várias vezes, os maquinistas dos vapores, na ocasião da carga enchem as caldeiras de água com o fim de que os capitães, julgando sempre a carga pela imersão, metam menos mineral a bordo, e assim fique o navio mais aliviado ao sair mar fora." [220]

[216] H. de Lacerda refere poderem aí estacionar 20 embarcações de tonelagem média nos finais do século passado (1936, p. 274).

[217] Ainda em Novembro de 1908 a "Mason & Barry" solicitava junto das autoridades competentes, autorização "para construir três rampas na margem esquerda do Guadiana" nos cais do Pomarão "para embarque de minério" (MOP, Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, *Registo de distribuição dos processos...*, III, fl. 30).

[218] *Notice sur la mine...*, 1878, p. 25.

[219] G. Totten diz serem necessários um a dois dias para carregar um navio de 200 a 300 t (1874, p. 193).

[220] P. V. C. Serqueira, XIV, 163-164, 1883, p. 253.

Os maquinistas, conhecedores dos perigos do rio, protegem a embarcação da qual o capitão procura tirar o maior partido, tentando transportar o máximo [221]. Os marítimos portugueses de Vila Real, pago o frete, poucos cuidados têm no transbordo para os vapores. E se o imposto não era cobrado segundo o exportado mas por um complexo processo segundo o qual o Estado português ficava naturalmente desfavorecido, também aqui, em todas estas etapas do transporte fluvial do minério de S. Domingos, o País e as populações da área pouco lucravam. As compensações indirectas serão bastante indirectas [222].

A "Mason & Barry, Limited" defende-se tentando controlar todo o processo com meios próprios: "Um vapor da empreza anda constantemente em viagens entre o Pomarão e barra de Vila Real de Santo António, dando reboque aos navios de vela quando não tem vento de feição. São oito léguas de rio onde até 1859 se ouvia apenas o som compassado e monotono dos remos de algum batel; hoje as águas do Guadiana agitam-se aos impulsos dados pelo movimento de centenares de navios de vela e pelos propulsores dos barcos de vapor, que dão ao rio uma animação e uma vida acima de toda a descrição, e tornam admirável o panorama que o Pomarão hoje nos oferece." [223] O vapor rebocador da empresa era o *Isabel*, vapor de rodas com 35 c/v e 49,240 m^3 de arqueação, adquirido em Inglaterra e ao activo desde 1861 [224] (ver Doc. nº 13). Cinco anos depois entrará em funções o *Sarah*, também um vapor de rodas mais potente e de maior calado: 50 c/v e 74,320 m^3 [225]. Os

---

[221] No seu guia de navegação G. Totten refere ser possível reparar ou limpar os cascos dos navios um pouco a jusante do Pomarão, numa pequena praia fluvial, durante a maré baixa (1874, p. 193).

[222] A *Revista de Obras Públicas e Minas* transcrevia em 1884 duas notas enviadas pela administração da Mina de S. Domingos em Londres: "Estas notas das descargas nos portos de Liverpool, Newcastle (Tyne) e Hull, em Janeiro e Fevereiro de 1877, mostram que o desfalque excede, termo médio, a 3,6 por cento da tonelagem que consta ter sido despachada aqui" (XV, 179-180, 1884, p. 644).

[223] "Memória sobre a mina de S. Domingos", 1865, p. 2326. O texto citado transcreve literalmente a prosa de James Mason incluída no *Catalogo dos objectos pertencentes à Mina de S. Domingos exhibidos na Exposição Internacional do Porto* de 1865 (p. 9), prosa naturalmente apologética da empresa, reproduzida repetidamente por outros autores (cfr. J. Freitas Jr., 1867, p. 67-68).

[224] A ligação da "Mason and Barry" ao Reino Unido passava também pela importação da maquinaria a partir daquele país, em especial as locomotivas e os barcos (cfr. D. H. Aldcroft, 1974-a, p. 53). Recordamos que era nos estaleiros britânicos que se construíam a maior parte dos navios europeus após a revolução tecnológica da vela/vapor e madeira/ferro. "Between 1815 and 1875 British shipbuilding was utterly transformed in scale, location, structure and technology [...] Where Britain had been a traditional importer of ships, she rapidly became a major exporter, 24 per cent of all steam tonnage constructed between 1856 and 1875 being built for foreign flags. By 1870, with 3 million tons of steamships, Britain dominated world trade routes, 59 per cent of world steam tonnage being under the British flag, much of the rest having been constructed in British yards, or at least engined by British marine engineers. The root source of the sucess was the skill in invention and innovation in iron and steam technology." (A. Slaven, 1980, p. 124-125).

[225] Em documento datado de Fevereiro de 1866, James Mason dá a um seu empregado e representante "[...] os poderes necessarios para em nome d'elle primeiro outorgante comprar ou mandar comprar em Inglaterra, ou a onde mais convier, hum barco movido a vapor proprio para o empregar na navegação do rio Guadiana, no serviço de reboque de navios na entrada e sahida do mesmo rio, e em qualquer outro serviço que se julgue conveniente deixando inteiramente à discripção do segundo outorgante, a escolha do barco e o ajuste do preço, e bem assim para que, quando não haja barco feito que lhe convenha, mande construir um barco em nome d'elle." Mais se refere que "o barco comprado ou mandado construir tera o nome = Sarah" (ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas* nº 13 do 1º Ofício, fl. 8v-9). Entre nós, como noutros países, os arquivos notariais revelam-se dos mais importantes (e por vezes únicos) acervos documentais onde é possível encontrar informação sobre a navegação fluvial (cfr. Denis Luya, 1984, p. 11).

vapores custaram respectivamente 10.471$165 e 16.211$650, o que representou nas despesas gerais da mina desde a sua instalação até 1867, apenas 2,5%. O capital investido no porto fluvial do Pomarão para igual período representou 6,5% [226].

Quanto às embarcações à vela que a empresa também possuia para transporte do mineral, Gonzalez Espin descreve-as como "[...] unas pequeñas embarcaciones, que salen fuera de barra para completar el cargamento que pueda admitir." [227] P. V. Sequeira fala de seis *cahiques* em actividade desde 1874 [228]. Em Junho de 1883, na Mina de S. Domingos são lavradas duas escrituras de venda de 4 embarcações à vela (ver Doc. nº 27 e 28). Na primeira, um proprietário e comerciante de Viana do Castelo, porto com afamados estaleiros, vende a um guarda-livros (!), residente na Mina, dois caiques denominados *Rio Lima* e *Vascão*, já surtos em Vila Real de Santo António [229]. Na segunda é a própria companhia "Mason and Barry", que vende ao mesmo guarda-livros, duas embarcações de vela, de bandeira inglesa, denominadas *Louise* e *Enterprise* [230]. As manobras da empresa exploradora de S. Domingos em todos os aspectos económicos são das mais subtis às mais evidentes.

Severiano Monteiro, pelos finais da década de 80 contabiliza 9 embarcações, "[...] de lotação de 25 a 150 t que vão acabar de carregar fora da barra os grandes barcos que só recebem no caes a carga que lhes permite a conveniente flutuação." [231] Com base numa escritura de compra e venda, datada de Outubro de 1892, realizada entre James Mason e a Companhia "Mason and Barry, Limited" (ver Doc. n.º 37), foi-nos possível reconstituir que quatro dos cahiques citados por P.V.Sequeira, o "Guadiana", o "Douro", o "Tejo" e o "Minho" sairam dos estaleiros de Setúbal entre 1873 e 1874 e devem-se ao "constructor" Joaquim Martins da Silva. Segundo a pouco segura *Lista dos navios da marinha portugueza* que os regista no porto de Vila Real de Santo António, apenas a partir de 1885, eles possuem arqueações entre 90 m^3 e 96 m^3 [232].

Como pertença da empresa mineira e a completar esta sua pequena frota de vela registamos, através de idêntico documento de venda datado também de Outubro de 1892 (ver Doc. n.º 38), mais quatro embarcações: 2 chalupas, a "Mondego" (78 m^3) e a "Chança"

---

[226] P. V. C. Serqueira, XIV, 163-164, 1883, p. 204-205. A utilização de rebocadores na condução de embarcações que trasportam minérios por via fluvial é uma prática vulgar em vários rios europeus. Citamos para o caso do Saona (v. g.), R. Saumon, 1974, p. 39.

[227] A. Gonzalez Espin, 1886, p. 202.

[228] P. V. C. Serqueira, XIV, 163-164, 1883, p. 253.

[229] ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas nº 52 do 2º Oficio*, fl. 30-31v.

[230] ADB, *ibid.*, fl. 31v-33.

[231] J. A. Cabral *et al.*,, 1889, p. 89.

[232] Num quadro sobre "Despezas com o depósito e embarque de mineral no Pomarão como foram consideradas na formação do imposto nos anos de 1868 e 1880", P. V. C. Serqueira atribui as seguintes quantias gastas no "reparo dos barcos para condução de mineral aos vapores fora da barra": em 1877 - 1.913$283, em 1878 - 1.854$592, em 1879 - 75$158 e em 1880 - 275$424 (XIV, 167-168, 1883, p. 392).

(85 m³) e 2 cahiques, o "Rio Lima" (100 m³) e o "Tejo" (93 m³) [233]. O Visconde Mason de S. Domingos vende todas estas embarcações à própria empresa neste início da década de 90, empresa que compra em Julho de 1896, 8 barcaças de ferro, já em serviço fluvial no Guadiana (ver Doc. nº 43). Os barcos para transbordo de mineral continuarão em actividade ainda nas primeiras décadas do nosso século [234].

c) A exportação

Concluída a primeira grande etapa na aquisição e construção de infraestruturas - poços, núcleo mineiro, caminho de ferro, barcos - a empresa exploradora está em condições de se dedicar com maior cuidado aos aspectos de comercialização do produto. Sintomática é a partida para Londres do engenheiro James Mason em 1862, depois de ter vivido no inóspito local da mina desde 1858 [235]. Voltará a Portugal várias vezes mas apenas por curtas estadas: o controlo e o desenvolvimento de todo o pequeno império mineiro de S. Domingos decide-se desde a sede, na capital britânica [236]. Nem mesmo aquando da visita régia de D. Carlos, em 1897, os Mason estarão na Mina (ver Doc. nº 46).

As ligações e contactos pré-existentes nos grandes mercados internacionais do sector (Inglaterra, França, Alemanha), foram desde o início uma sólida garantia de grande parte do êxito. A essas razões há que somar as estritamente técnicas que possibilitaram a preferência na bolsa de concorrentes. Os teores de cobre e de enxofre presentes nas pirites de S. Domingos foram, desde início, factores decisivos na citada concorrência e preferência internacional [237]. Pela viragem do século, com o enorme desenvolvimento das indústrias químicas, em especial as alemãs, a elevada percentagem de enxofre no minério alentejano estará na base da alteração dos circuitos marítimos do transporte de matéria prima. Nos

---

[233] Cfr. *Lista dos navios*... 1883.

[234] Ainda em 1913, *O Luctador* de Vila Real de Santo António descreve as operações de transbordo do mineral fora da barra, para as quais tem a empresa de S. Domingos "[...] barcos competentes para tal trabalho e homens que são sustentaculo de numerosas familias e do commercio local." (I. 3, 30 de Setembro de 1913, p. 1).

[235] A estas razões somavam-se as de ordem familiar: em Agosto de 1861 havia nascido na povoação da Mina um filho do casal Mason (ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas* nº 10, fl. 102v).

[236] "Tudo aponta para um investimento colectivo solidamente organizado, com base em Espanha, agrupando capitais estrangeiros a investimentos da esfera bancária (Duclerc), industrial (Deligny), comercial (Barry), todos terratenentes e, de alguma forma ligados à esfera política." (Helena Alves, 1992, p. 61).

[237] "Estos minerales [de S. Domingos] principiaron por hacer una seria concurrencia á los procedentes de las minas de Irlanda que en cantidad de 140 á 160.000 toneladas se dirigian anualmente á los puertos de Liverpool, Glasgow, Londres y Newcastle, para venderlos por su contenido en cobre y azufre; pero como su ley cobriza era tan baja como la de los de Santo Domingo, y su contenido en azufre solo de 32 por 100, cuando los otros, lo mismo que los de Huelva tienen al rededor de 50, han concluido los portugueses por dominar el mercado rechazando á los minerales irlandeses que antes contribuian con el 65 por 100 del consumo de esta classe de minerales en Inglaterra, que se gradúa en 200.000 toneladas, que procedian de Irlanda, Bélgica, Portugal, Huelva y Sevilla." (L. de Aldana, 1864, p. 306).

primeiros anos, "Mason and Barry, Limited" tem não só que tomar em atenção os poderosos parceiros das bolsas internacionais (como o Chile ou os Estados Unidos), mas os "inimigos" mais próximos geograficamente, que são as minas espanholas da província de Huelva, pelas características semelhantes dos produtos que colocam nos mesmos mercados [238]. Mas vejamos através das estatísticas, os primeiros anos de extração e exportação do mineral de S. Domingos. Os números divulgados são contraditórios. Segundo a própria empresa, o minério extraído em 1859 e em 1860 foi de 7.887 t e de 37.644 t, respectivamente [239]. Lucas de Aldana diz por seu lado que a produção foi de 15.000 t e 42.000 t para essas mesmas datas [240] concordando, *grosso modo*, para o biénio seguinte com os valores fornecidos pela "Mason and Barry": 47.000 t e 67.000 t.

Uns ou outros mais próximos da verdade, o que interessa reter é a rápida evolução do extraído que alcança no quarto ano de exploração perto de 70.000 t. Quanto à exportação ela não é fácil na fase inicial, enquanto a linha do *tramway* não é dada por concluída. Em 1861 chega ao Pomarão a lombo de mula 87% do extraído e, no ano seguinte, 79%. Outro notável esforço. Com a entrada em funcionamento do caminho de ferro e até 1866 a produção e a exportação não cessam de aumentar.

	Mineral Extraído (t)	Mineral Exportado (t)
1863	114.614	123.871
1864	132.398	127.470
1865	144.765	145.141
1866	181.410	181.349

Fonte: *Revista de Obras Públicas e Minas,* 1884, p. 641.

Logo em 1863 e graças ao novo meio de transporte exportam-se 10.000 t que se encontravam em *stock*. Baseamo-nos novamente nos números da empresa, já que, por exemplo, A. Azevedo avalia a produção de S. Domingos em 107.580 t para 1863 e em 123.000 t para 1864 [241]. Na realidade este último valor parece referir-se apenas ao exportado para Inglaterra, segundo informa o cônsul francês em Lisboa [242], o que de facto não deixa de ser a esmagadora maioria da exportação, 97%.

[238] "[...] emquanto o estabelecimento mineiro portuguez campeia triumphante na serra de S. Domingos, sobre o Guadiana, morrem as minas da Irlanda e estremecem as minas belgas, cujos productos se reduzem quasi exclusivamente a minerios de enxofre." (J. Neves Cabral, 1864, p. 252).

[239] *Revista de Obras Públicas e Minas,* 1884, p. 641

[240] L. de Aldana, 1864, p. 307.

[241] A. Souza Azevedo, 1865, p. 22.

[242] Cfr. "Mines de cuivre de San Domingo...", 1866, p. 630.

No I volume dos *Relatórios dos Consules de Portugal* é divulgado um quadro sobre as importações de pirites pelo Reino Unido, entre 1866 e 1868:

"Mapa comparativo das quantidades de pirites importadas no Reino Unido" (1866-1868)

País de origem	1866	1867	1868
Noruega	38.835.930	79.063.425	63.952.105
Holanda	21.897.610	35.110.880	42.182.385
Bélgica	4.066.090	2.333.485	----
Portugal	168.482.895	107.139.340	77.021.245
Espanha	12.088.650	50.975.330	48.169.870
Outros	2.893.765	2.166.010	1.840.195

Fonte: *Relatórios dos Consules de Portugal,* 1870, p. 126.

Podemos assim testemunhar a importância do contributo português: ele representava 68% das pirites importadas pelo Reino Unido em 1866, quando, por exemplo, as pirites espanholas contribuíam apenas com 5%, em 1867, 39% e em 1868, 33% [243]. Se tomarmos por referência o ano de 1867 e compararmos os números divulgados nos *Relatórios dos Consules* com os fornecidos pela mina quanto aos valores de pirites exportadas por Vila Real (já que entre o exportado pelo Guadiana e o exportado por Portugal há apenas uma diferença de 810 toneladas) [244] poderemos concluir que o Reino Unido absorvia 97% das pirites.

A relação entre o produzido e o exportado de S. Domingos é quase coincidente até 1873 (Fig. 66). Para a Mina este início da década de 70 corresponde a um momento de viragem nos métodos de extracção mas por agora, interessa reter apenas a evolução até então. "Só nos anos de 1867 e 1868 se verificou uma quebra no ritmo produtivo [...] Desde 1863, que os preços do minério de cobre tinham começado a baixar. Mas foi em 1866 que se registou uma queda mais acentuada nos mercados britânicos, passando de 106 libras/ton. em Janeiro para as 81 libras em Dezembro, provocando uma retracção momentânea nos capitais. Não podemos ver na origem da crise de 1866 uma crise de sobreprodução: é sobretudo a crise financeira, que se reflectiu nos valores da bolsa de Londres, a qual vai procedendo a

[243] O cônsul de Portugal em Newcastle, no seu relatório referente a 1870, especifica os outros concorrentes na importação da matéria-prima portuguesa afirmando: "Se na importação deste minério em Newcastle Portugal não ocupa o primeiro lugar, este pertence-lhe na estatística da importação geral do Reino Unido: Portugal - 177.087.885 Kg.; Espanha - 153.260.940 Kg.; Noruega - 68.479.005 Kg.; Itália - 15.137.610 Kg.; Outros - 3.731.140 Kg." (*Relatórios dos Consules de Portugal,* 1872, p. 359). O que totaliza 417.697 t, cabendo assim a Portugal cerca de 42%.

[244] Cfr. P. V. Sequeira, XV, 1884, p. 641.

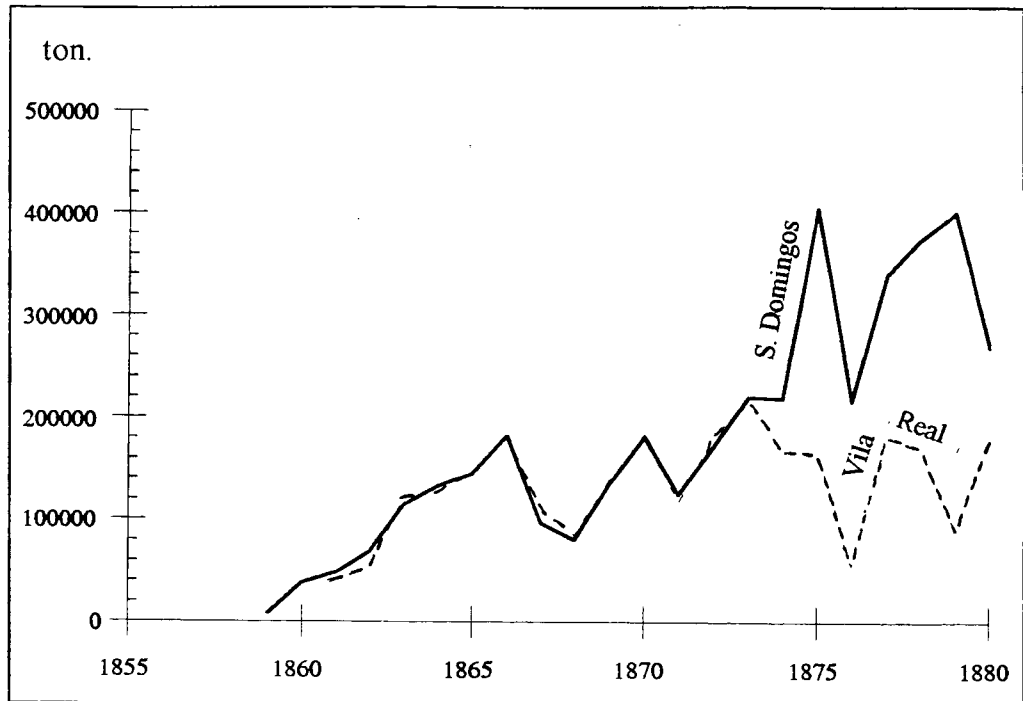
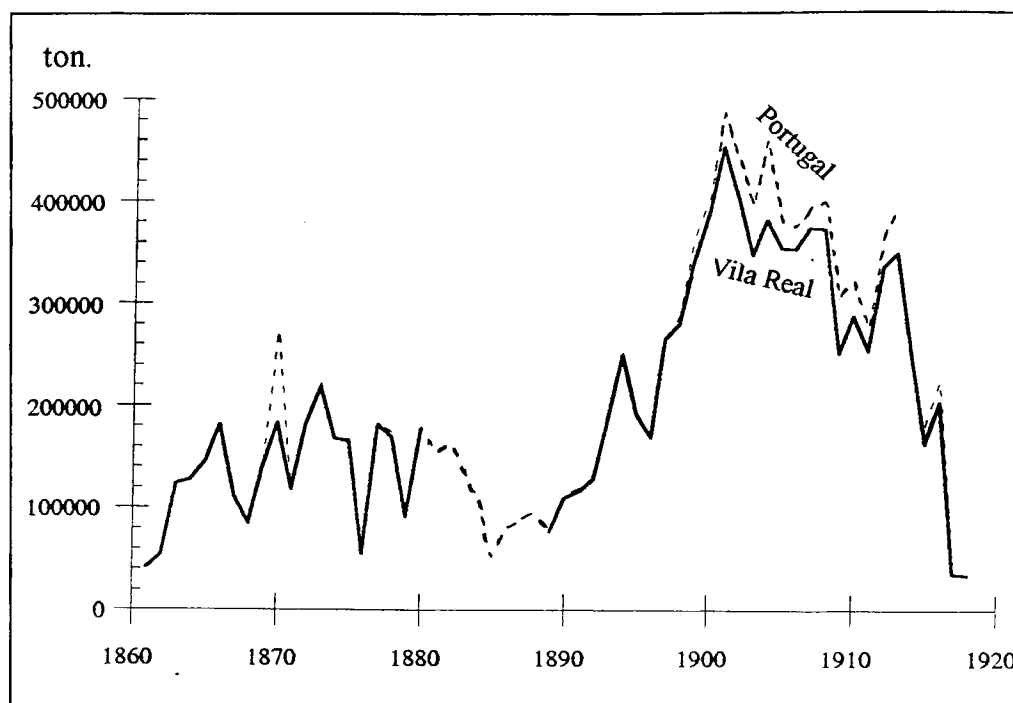
Fig. 66 - Evolução comparativa do minério de cobre extraído na Mina de S. Domingos e exportado pelo porto de Vila Real de Santo António, entre 1859 e 1880.

Fonte: P. V. Sequeira, 1884 e *Commercio e Navegação. Estatistica Especial*

Fig. 67 - Evolução comparativa da exportação do minério de cobre português pelo porto de Vila Real de Santo António e pelo conjunto de portos do Continente, entre 1861 e 1917.

Fonte: Mirian Halpern Pereira, 1983, p. 233 e *Boletim Commercial e Maritimo*, 1898-1918.
P. V. Sequeira, 1884, p. 661 e *Commercio e Navegação. Estatistica Especial*, 1897-1917.

reajustamentos dos preços dos minérios." [245] Passada essa primeira crise de contexto económico internacional a produção manter-se-á em bom ritmo, apenas com a ligeira quebra de 1871-72 [246]. Para a segunda metade da década de 70 é possível uma comparação:

Exportação de pirites de cobre portuguesas
entre 1875 e 1879 (t).

	A	B	C
	Exportação de S. Domingos	Exportação portuguesa	Importação de pirites portuguesas no Reino Unido
1875	165.888	167.775	165.433
1876	55.558	61.773	56.579
1877	182.093	183.478	149.562
1878	169.946	175.366	136.705
1879	91.198	93.169	82.529

Nota: A - P.V. Sequeira, XV, 1884, p. 641;
B - M. H. Pereira, 1983 p. 233;
C - *Relatórios dos Consules...*, 1880, p. 143.

Algumas conclusões são possíveis com base no quadro. Ainda que o Reino Unido continue a ser o principal cliente, anos há (como 1877 e 1878) em que essa exclusividade é alterada: apenas 82% e 78% das pirites portuguesas têm tal destino. Em 1875 o valor percentual correspondente é de 99%. Damo-nos também conta que não é exclusivamente de S. Domingos que partem os minérios para o Reino Unido: em 1876 a importação do produto por parte dos ingleses ultrapassa em 1.021 toneladas o exportado por Vila Real. Uma última palavra sobre o papel da exportação das pirites de S. Domingos no conjunto das exportações portuguesas do mesmo produto. Ao longo de toda esta primeira etapa (1859-1873) e com uma única excepção para o ano de 1870, as pirites que saem pela barra do Guadiana representam em média 98% dos totais nacionais (Fig. 67).

[245] Paulo Guimarães, 1989, p. 19.

[246] Clara Eugénia Núñez refere estranhamente que em 1872, S. Domingos (como Tharsis) exportavam os seus minerais pelo porto de Huelva, enquanto que Rio Tinto e outras minas próximas, por Sevilha (1985, p. 166). Nunca encontrámos referências que comprovem estas ligações tão pouco dignas de crédito.

2.5 - A evolução da produção

Os meados da década de 1870 são marcantes para a Mina de S. Domingos por várias razões, as mais importantes das quais são: por um lado a progressiva modificação da procura dos seus produtos extraídos e exportados para os mercados internacionais; por outro, a mudança no seu processo de produção (passagem à "via húmida") e, por fim, a sua adaptação ao novo quadro de concorrentes peninsulares com a reestruturação da vizinha Mina de Rio Tinto. J. Nadal estabelecendo *grosso modo* as balizas temporais entre as distintas etapas da indústria química lembra que é entre os fins da década de 70 e inícios da seguinte que à procura da obtenção de *alcalis* artificiais pelo fabrico da soda Leblanc se impõe a soda Solvay e a soda electrólitica [247]. A importância para os texteis de tais alterações na indústria química é posto em relevo por R. Pettengill num estudo sobre o comércio internacional do cobre americano: "[...] the birth and growth of the synthetic organic chemical industry as a result of W.H.Perkire's discovery of the first synthetic dyestuff, mauveine, in 1856 [...] the other was the absolence of the Leblanc process for soda manufacture, which at the beginning of this period must have seemed a permanent feature of the industrial chemical scene, and its replacement by the solvay or anmonic soda process. The inmense industrial importance of soda (sodium carbonate), especially in relation to the textile industry." [248]

No caso de S. Domingos dois acontecimentos vêm marcar ainda mais esse ponto de viragem para a mina e para a empresa: a "Cheia Grande" no Guadiana, em Dezembro de 1876 (da qual falaremos) e os incidentes de 1875 e de 1876: "Em 21 de Julho de 1875, houve um incêndio, na mina de S. Domingos, ardendo uma extensão de galerias, que causou à companhia um prejuízo superior a 100 contos de réis. Em Abril de 1876, um terrível incêndio, devorou o edificio das machinas de moagem do minério, construído no sítio chamado *Achada do Gamo*, não deixando senão as paredes." [249] A partir de meados dos anos 70, S. Domingos inicia uma nova vida.

Após as primeiras referências com vista à adopção do novo método de tratamento dos minérios - a via húmida - logo a empresa de S. Domingos providenciou na construção de enormes represas para a "lavagem" das pirites. Atendendo aos volumes de matéria prima mas

---

[247] J. Nadal, 1986, p. 33.

[248] R. Pettengill, 1935, p. 233.

[249] Helena Alves, 1992, p. 126. A estes problemas locais se soma a crise económica internacional (cfr. M. Villaverde Cabral, 1981, p. 188 e J. Morilla Critz, 1984-a, p. 112).

também às condições físicas existentes, essas barragens causaram um notável *impacto ambiental*. Por um lado, a rede de afluentes do Chança (que mais classificaríamos como *ueds)*, onde avulta a ribeira do Chumbeiro, teve de ser cuidadosamente aproveitada e canalizada com vista à utilização de toda a escassa pluviosidade do semestre húmido. Por outro, houve que ter também em consideração a forte evapotranspiração que ocorre no semestre seco. Do complexo de represas avultam duas principais. Logo em 1870 é concluída a "Barragem nº 3, que ocupando uma área de 228.685 m² tem uma capacidade de 1.394.660 m³. Três anos depois é terminada a "Barragem nº 4", cerca de cinco vezes maior, ocupando uma superfície de 880.300 m² e com uma capacidade de 5.882.660 m³ [250]. Contudo será preciso esperar ainda mais de uma década para que todo o sistema de represas e canais fique concluído, tendo gasto a "Mason and Barry" perto de 212 contos em todas as obras [251].

Os extensos lençois de água alteraram em larga medida a fauna e a flora locais, com a criação de um "exótico" microclima, no qual se inclui a sistemática plantação de árvores (eucaliptos). Um oásis na anteriormente inóspita paisagem, seca, insalubre e desértica. O saldo negativo virá porém da poluição que essas mesmas águas provocam, progressivamente com maior frequência e em maior quantidade. E não são apenas as provenientes das represas de S. Domingos mas também as das lavagens dos minérios das explorações espanholas dependentes dos afluentes da margem esquerda do Chança. Durante a década de 80 a "Mason and Barry, Limited", pagará às organizações de pescadores importantes indemnizações mas os protestos continuarão porque as minas não cumprem o prometido e não o fazem, porque as explorações continuam a crescer em função da forte procura de matéria prima. Os lucros compensam alguns pequenos gastos.

À utilização das pirites de S. Domingos para a extracção do cobre sucedeu rapidamente o aproveitamento do enxofre, na indústria química em geral e, especialmente, no fabrico de ácido sulfúrico [252]. A quantidade de enxofre nas pirites era, de facto, muito elevada. Numa análise dos "minérios crus" efectuada em 1863 sobre 28.983 t, a composição encontrada foi a seguinte: "[...] enxofre 49,12%; arsénico - 0,66%; Fe - 43,62%; Cobre - 3,31%; Chumbo - 0,67%; Zinco - 0,30%; oxigénio - 1,02%; humidade - 0,60%; gangas -

---

[250] Cfr. F. Rocha, 1930, p. 127.

[251] Cfr. Paulo Guimarães, 1989, p. 22.

[252] Sobre a sua utilização no fabrico de adubos químicos comenta Jordi Nadal: "En una segunda fase, consolidada hacia 1880, coinciden el final del guano, el mantenimiento de los abonos minerales (nitratos más potasas) y la afirmación de los abonos quimicos: superfosfatos de cal por encima de todos, escorias basicas y sulfato amónico. Al estallar la primera guerra mundial, los fertilizantes agricolas forman en todas las naciones industriales, salvo Alemania, la industria quimica de mayor entidad, aquella que absorve las mayores quantidades de vitriolo." (1986, p. 62).

0,70%." [253] P. V. Sequeira sintetiza na sua *Notícia* o processo de colocação no mercado inglês das pirites de S. Domingos: "Aberto o mercado não achando a empresa conveniente estabelecer no país uma fábrica de produtos químicos, e produzir por conta própria, o ácido sulfúrico, reconhecendo que qualquer outro processo de tratamento para os seus minérios mais ricos, importava a perda do enxofre, que lhe pagava o frete para Inglaterra, atendendo à rapidez e facilidade relativa da negociação e podendo dispôr de uma excelente administração comercial para colocar os seus produtos no mercado nas melhores condições resolveu a Soc. Mason and Barry L.ed exportar e vender no mercado inglês, todos os minérios da Mina de S. Domingos, que pelo seu estado físico tinham ali fácil aceitação, e que pelo seu teor em cobre pudessem ser valorizados com lucro." [254]

A empresa continuará a encontrar sempre inconveniente o estabelecimento de uma unidade de produtos químicos. Para a década de 1880 e para o início do século temos notícia de que alguma matéria prima de S. Domingos chegava à fábrica da Póvoa de Santa Iria, na margem do Tejo, que produzia superfosfatos [255]. Contudo o largo uso desse produto em Portugal continuar-se-á a fazer através de importações maciças [256]. Uma última palavra sobre uma outra unidade industrial estrangeira relacionada com S. Domingos: a fábrica da Trafaria. Refere J. Nadal: "La 'Sociedad Española de la Dinamita', que durante bastante tiempo no es sino la rama ibérica del trust Nobel, crea una fabrica en Galdácano (1872), cerca de los criaderos de hierro vizcainos, y otra en Trafaria (1874), en la rada lisboeta, no lejos de los yacimientos de piritas del Alentejo y de Huelva." [257]

Mas vejamos a evolução da produção de S. Domingos. Nos valores de minério extraído de S. Domingos e o do exportado pelo porto de Vila Real de Santo António, entre 1859 e 1880, havíamos retido que se até 1873 eles praticamente coincidiam, denunciando que todo o colocado à boca da mina era embarcado, a partir de então extrai-se muito mais do que se exporta, acumulando-se vastos *stocks* [258]. O volume extraído por ano entre 1874 e

---

[253] P. V. Sequeira, XV, 177-178, 1884, p. 529.

[254] *Ibid.*, p. 527-528.

[255] A fabrica de produtos químicos e adubos da Póvoa de Santa Iria (Vila Franca de Xira), era em 1889, propriedade da "Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza", fundada em 1884. Está presente na Exposição Nacional de Industrias Fabris com adubos, máquinas agrícolas e diversos produtos químicos, como sodas, sulfatos de ferro e soda, ácidos sulfúrico e muriático, etc (J. A. Cabral, 1889, p. 274-275). O minério exportado para a Póvoa, entre 1885 e 1889 totalizou 3.886 t (*Inquérito Industrial de 1890*, I, 1891, p. 32).

[256] Cfr. F. A. Orey, 1907, p. 163.

[257] J. Nadal, 1986, p. 61. S. Domingos também terá exportado para a principal fabrica da "Sociedad Española de de la Dinamita", em Bilbao (G. Tortella Casares, 1983, p. 435), embora não tenhamos encontrado referências a essas transações.

[258] "This lack of similarity between the fluctuations of production and consuption was of course partly due to the nature of mining it self with its heavy overhead costs, long and expensive development periods before first commercial production, and irregular discoveries. But the presence of a world-wide market for copper must also be given its due." (R. Pettengill, 1935, p. 432).

1880 (esquecendo a quebra de 1876) ronda 336.000 t, enquanto que o volume do exportado não vai além das 160.000 t. A razão de base para esta nova situação em S. Domingos é a completa alteração dos processos de exploração: a introdução da "via húmida". Não possuímos para datas posteriores próximas, números respeitantes ao mineral extraído mas com base num certo equilíbrio após os primeiros anos, a gestão dos vastos *stocks* armazenados ou postos no mercado prender-se-ia com o complexo evoluir dos preços nas principais bolsas internacionais: Nova Iorque, Londres e Hamburgo. A comparação posterior (possível) refere-se apenas ao período 1910-1915, com base nos valores divulgados por M. Rodrigues em *A indústria mineira*, e que podemos confrontar com os insertos em *Commercio e Navegação. Estatística Especial*:

	Produção de S. Domingos (t)	Minério exportado Vila Real (t)
1910	361.096	289.009
1911	412.806	254.588
1912	426.733	337.597
1913	380.189	351.131
1914	260.241	254.183
1915	193.642	163.839

Há entre 1910 e 1913 um largo excesso na produção e um retraimento na exportação devido à quebra de preços que acontecia desde 1908. Os preços em Londres haviam descido de 87 libras/tonelada em 1907 para 60 libras/tonelada em 1908. Eles conservar-se-ão assim (descendo ainda ligeiramente) até 1911 (56 libras/tonelada), ocorrendo o mesmo para os preços de Hamburgo [259]. Em 1912 eles vão subir para 73 libras/tonelada, em 1913 a descida será pequena. De imediato assistimos ao aumento da produção mas especialmente da exportação de S. Domingos. Com o início da I Guerra Mundial os valores aproximar-se-ão. Segundo o *Boletim de Minas*, em S. Domingos a "[...] guerra obrigou a reduzir de 50 por cento a produção mensal com uma redução de 30 por cento somente do pessoal, o que teve por consequência a elevação de custo da tonelada arrancada." [260]

Uma outra evolução conjunta que comentaremos é a referente à exportação portuguesa do minério de cobre e à exportação do mesmo produto pelo porto de Vila Real de Santo António (Fig.67). Se a coincidência das evoluções era praticamente perfeita para a fase inicial da produção de S. Domingos, ela manter-se-á ao longo das décadas de 80 e de 90

[259] Cfr. Ch. Knight, 1935, p. 149-151.
[260] *Boletim de Minas*, 1914, p. 10.

provando o monopólio quase exclusivo da "Mason and Barry, Limited": em 1880 as pirites exportadas por Vila Real representavam 99,6% do total de exportações portuguesas desse produto; em 1890 esse valor era de 96,7% e em 1900 de 96,6% [261]. A partir de 1901 e até ao início da Guerra a percentagem baixa para cerca de 90% o que se relacionará com a entrada em pleno funcionamente da concessão belga de Aljustrel, mas não apenas essa [262]. S. Domingos continuará porém o grande líder no sector em Portugal.

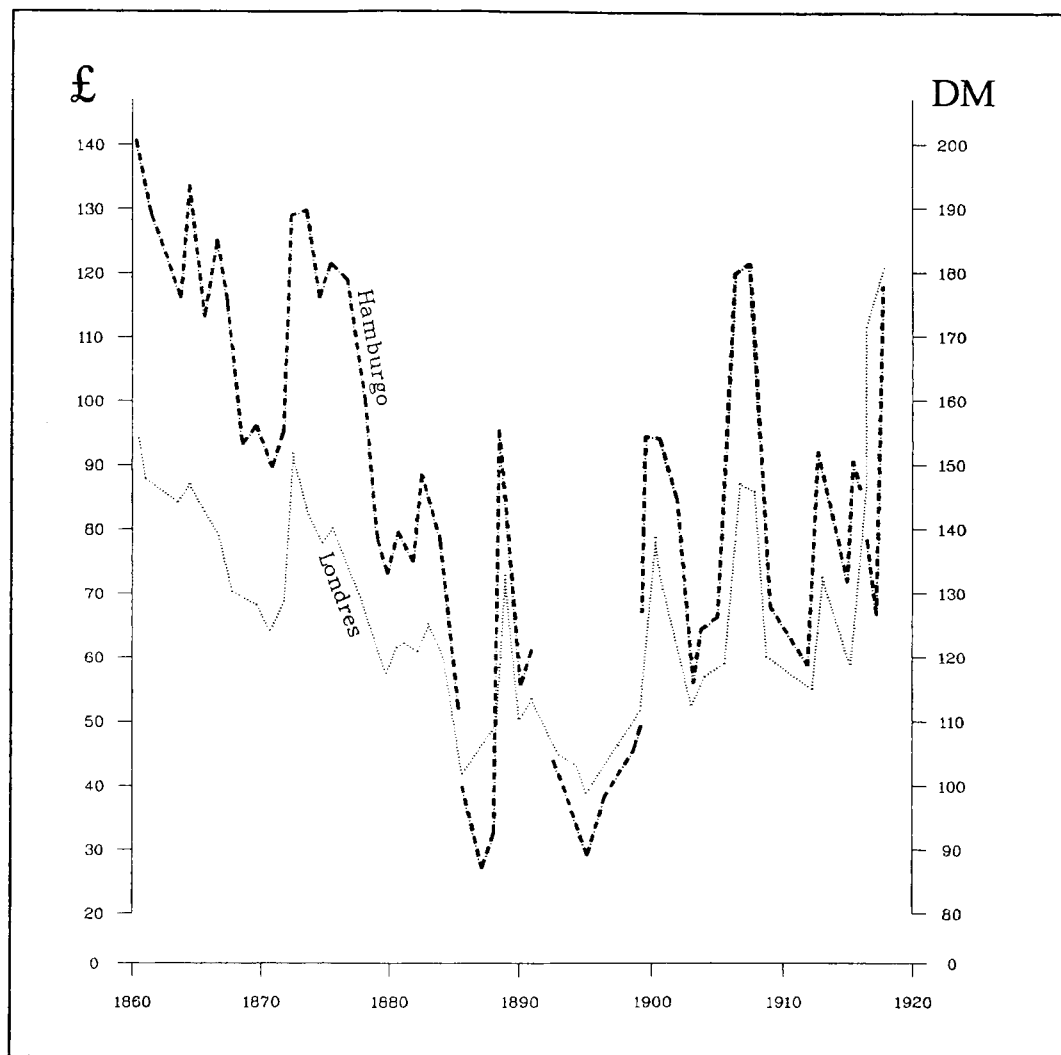
Analisemos agora a evolução da exportação das pirites portuguesas desde meados da década de 1870 até à I Guerra Mundial, o que na prática remete para a Mina de S. Domingos. Na explicação dessa evolução para os três lustros iniciais (1859-1873) tivemos especialmente em conta factores "internos", directamente ligados a uma fase de instalação de S. Domingos: a concentração e formação da mão de obra, a instalação da maquinaria, a construção do caminho de ferro, o estabelecimento da navegação fluvial mineira, a criação do porto do Pomarão, a definição dos processos técnicos de exploração, etc.. A partir de meados dos anos 70 a mina está constituída, os factores que influenciam a evolução das exportações são sobretudo externos: os preços internacionais, os distintos mercados, as diferentes utilizações dadas ao produto.

Estabeleceríamos uma primeira fase entre 1874 e os primeiros anos da década de 90. Valores de exportação oscilantes mas que em média rondam as 125.000 toneladas/ano. Durante estas duas décadas as pirites portuguesas tiveram algum papel (ainda que reduzido) na produção mundial do cobre. A relação entre a curva das exportações portuguesas e a dos preços do cobre nas principais bolsas internacionais é marcada. Com base em *Secular and cyclical movements in the production and price of copper* de Charles Knight, arrolámos os preços do *Standard copper* em Londres ("in pounds sterling per long ton of 2.240 pounds") e do cobre em Hamburgo ("in marks per 100Kg"), entre 1860 e 1917. Duas grandes tendências são visíveis: uma larga fase de descida dos preços até 1894, a que se segue uma

---

261 Na elaboração de um índice para a produção industrial portuguesa, Jaime Reis comenta sobre a componente "minérios metálicos": "[...] não havendo quase nenhum aproveitamento industrial dos mesmos em Portugal, não se ficará longe da realidade se se identificar a sua exportação com a produção total. Para maior comodidade, servimo-nos somente da exportação de minério de cobre de longe a maior exportação e que em 1884 e 1885 representava, respectivamente, 72% e 82% da produção mineira nacional. Em conclusão, para o valor da produção bruta do sector usámos a formula: Produção = Valor da exportação de minério de cobre + 260 contos." (1986, p. 917).

262 Cfr. Paulo Guimarães, 1989, p. 15. Segundo E. Ackermann em meados da primeira década do nosso século encontravam-se em funcionamento em Portugal, as seguintes minas de cobre: Cabeça de Macieira (cobre e chumbo) e Vale de Bicho, ambas no concelho de Sever do Vouga; Cerro das Ferrarias no concelho de Almodovar (cuja concessão datava de 1875); Apariz, no concelho de Barrancos; S. Domingos, no de Mértola; Cacirinha, no de Alcacer do Sal e Herdade de Mont'Alto no de Arronches (1907, p. 40). O *Boletim de Minas*, referente a 1914, dá por sua vez a seguinte lista de minas de cobre em exploração: S. Domingos, S. João do Deserto e Algares (Aljustrel), Umbria das Ferrarias (Barrancos), Lousal e Serra da Caveira (Grandola), Herdade da Tinoca (Arronches) e Vale do Bicho (Sever do Vouga) (p. 9).

Fig. 68 - Evolução dos preços do cobre nos mercados de Londres e Hamburgo, entre 1860 e 1917.

Fonte: Charles Knight, 1935.

outra de crescimento, até à I Guerra Mundial [263]. Qualquer dos dois períodos "longos" é em pormenor cruzado por sérias oscilações de valores "em alta" e "em baixa" [264]. Para os anos "crise" de 1879, 1885 e 1889 (anos "crise" na exportação das pirites portuguesas), correspondem quebra fortes nos preços, quer ingleses, quer alemães [265] (Fig. 68).

Desde o início da década de 90, as pirites portuguesas passarão a ser particularmente procurados pelo seu enxofre, daí também a sua menor dependência das flutuações dos preços internacionais do cobre [266]. Duas etapas poderíamos considerar: do início da década de 90 até 1901 e daí à I Guerra Mundial. A primeira caracterizada por um rápido crescimento da exportação que vai das 114.000 t em 1890 às 490.000 em 1901; a segunda por um lento decréscimo até 1913. Três "acidentes de percurso": o primeiro na primeira fase, "quebra" em 1895/96 em arrastamento dos preços de 1894, os mais baixos ocorridos desde meados de Oitocentos até à Guerra; o segundo, na segunda fase, "quebra" em 1902/3 por "baixa" também notável nos preços internacionais. Entre 1909 e 1911, à instabilidade política na faixa fronteiriça do Guadiana, pela implantação do regime republicano em Portugal (que altera em parte o tráfego fluvial), soma-se a "baixa" de preços nos mercados internacionais. O início do conflito bélico europeu fará naturalmente os preços subir em flecha e a produção e a exportação diminuirem substancialmente.

2.6 - A povoação mineira e o operariado

C. Raffestin e M. Bresso no seu estudo *Travail, espace, pouvoir* a propósito da redefinição de *paisagem* lembram importantes relações de escala, espaço-tempo e população

---

[263] "The secular trends of copper prices in the three principal markets have followed similar patterns [...] and have been closely associated in direction of movement with the general levels of wholesale prices in the respective countries." (Ch. Knight, 1935, p. 130).

[264] Comenta Knight: "The data indicate that although the secular trend of world copper production has been continually upward throughout the period covered by this study, the rate of growth in production has been retarded by a declining trend of copper prices and accelerated by a rising price trend." (1935, p. 131).

[265] De 82 libras ou 183 marcos em 1875, atingem-se quatro anos mais tarde as 58 libras e os 134 marcos; de 66 libras e 150 marcos em 1882, desce-se três anos depois para 43 libras e 97 marcos. Esta última quebra relaciona-se com o aparecimento nos mercados de cobre das minas de Montana (EUA), que alteram drasticamente as relações económicas existentes (J. Nadal, 1981, p. 448).

[266] "Entre las nuevas aplicaciones industriales del acido sulfúrico destacaba en el ultimo cuarto del siglo XIX la fabricación de superfosfatos, que dejaba atrás a la obtención de sosa caustica para blanqueo de papel y de tecidos que habia sido su utilización por excelencia en el periodo anterior." Charles Harvey no seu estudo sobre Rio Tinto, explica com detalhe a utilização da matéria prima no fabrico dos adubos: "The demand for pyrites in continental Europe and the United States was derived above all else from the demand for superphusphate fertilizers [...] These fertilizers, in providing phosphoric acid in a water soluble form, have been the most widely used general agricultural fertilizers since the mid-nineteenth century (the basi manufacturing process consists essentially of grindind phosphate rock to a fine fowder and dissolving the fowder in sulphuric acid. The action of the acid on the rock causes its natural combination of phosphorous and lime to break down and the lime so released combines with the sulphuric acid itself to form sulphate of lime, having the phosphate united with a very much reduced quantity of lime, in which state it is soluble in water." (1981, p. 76).

que muito se prendem com o exemplar caso da Mina de S. Domingos. "[Le] problème de la relation entre le sol et le groupe pose celui de la corrélation entre la quantité d'espace investi et la dimension du groupe. Voilá posée l'idée essentielle trop souvent ignorée, presque toujours oubliée qu'il existe des échelles spatiales et démographiques entre lesquelles s'établit un rapport. En d'autres termes, l'invention d'un paysage est la combinaison d'une quantité de travail et d'une surface donnée [...] Que cette quantité de travail vienne à diminuer ou à augmenter, l'organisation de l'espace et du temps a toutes les chances d'être modifiée. [...] Un paysage peut être défini comme une enveloppe spatio-temporelle qui se contracte ou se dilate sous l'effet des mouvements démographiques." [267]

a) A povoação da Mina

Na Mina de S. Domingos,
Palácio de D. Diogo,
Onde asseste tanta gente,
cada um é de seu povo. [268]

S. Domingos não chegou a ter um carácter tão fechado de *guetto* estrangeiro como Rio Tinto [269], já porque os ingleses nunca foram tão numerosos nem tão sedentários; já porque as ligações aos centros administrativos e populacionais próximos eram fortes [270]. No primeiro relatório oficial divulgado sobre a mina, o inspector João Ferreira Braga descreve as instalações: "Estão feitas as officinas de carpintaria e de forja, armazens de arrecadação, 42 barracas que accomodam 168 mineiros, começou a edificar-se a nova casa de administração com o respectivo escriptório e habitações para os empregados mais superiores." Crescem as "habitações para os empregados mais superiores" mas as exíguas "barracas" não alojarão apenas (cada uma) os 4 mineiros previstos, já que o cronista diz que a "[...] média diária dos

[267] C. Raffestin *et al.*, 1979, p. 44-45.

[268] J. Pombinho, 1952, p. 31.

[269] David Avery na sua história das minas de Rio Tinto, dedica um largo capítulo à povoação e à colónia inglesa naquelas minas espanholas realçando a originalidade e isolamento do núcleo em relação ao território em que se encontrava inserido: "[...] Bella Vista, en los últimos años del siglo XIX y al principio del XX, adquirió un carácter proprio, completamente diferente del de cualquier pueblo español, y así mismo diferente del de cualquier pueblo inglés de comparables proporciones. Sus rasgos distintivos, en todo o caso, eran más similares a los de comunidades británicas que se desarrollaban al mismo tiempo en las colonias del imperio." (1985, p. 213). A tradução para castelhano da obra de Avery data de 1985 (Barcelona, Editorial Labor). A versão original foi publicada em Londres, em 1974, sob o título *Not on Queen Victoria's birthday. The story of the Rio Tinto mines.*

[270] Segundo o *Inquérito Industrial de 1890* a direcção e a administração da mina compreende: o administrador-gerente representante do concessionário, o engenheiro director dos trabalhos da mina, o engenheiro químico que dirige o estabelecimento da cementação, o engenheiro maquinista para as oficinas e o caminho de ferro e o chefe do escritório ou primeiro guarda-livros (I, 1891, p. 28).

Fig. 69 - Planta da Mina de S. Domingos.

Fonte: *Revista das Obras Publicas e Minas*. 1883, estampa 7.

operários [era de] 221; sendo mínimo 101 no mez de janeiro e 396, o máximo, no mez de dezembro." [271] O relatório apresentado à assembleia de accionistas relativo ao ano de 1863 e transcrito pela *Revista Minera* de Madrid dá conta do muito que se criou no ermo espaço entre Santana de Cambas e Corte do Pinto:

> "Hoy existen en Santo Domingo: una casa del Director, con oficinas, cuadras y dependencias; una casa del Sub-director; una casa del jefe de oficinas, con dependencias; catorce casas de empleados; doscientas setenta y cinco casas para operarios; una iglesia en construcción muy adelantada; un hospital; una escuela; un estanco de tabacos; un taller de fraguas para diez y seis hornos; un almacen de hierros y objetos varios; talleres y almacenes de ferreria; una botica; dos almacenes de maderas y talleres de carpinteria; dos grandes cuadras; un almacen de paja y cebada; un hospital; cuadra para mulas; una casa de billar y café; una sala de musica; una casa-almacen y taller para reparación de wagones; una magnifica cuadra y taller para locomotoras; una casa de báscula; una casa de untador de wagones; casa del guarda de canaleo; casa del guarda-almacen de polvora en construcción, un edificio grande para una maquina fija de 50 caballos de fuerza para extracción y desague." [272]

Naturalmente, na estruturação do espaço construído, locais diferentes foram destinados à administração e aos quadros técnicos, aos operários, aos serviços públicos [273]. Na "Planta do estabelecimento mineiro de S. Domingos" datada de 1883 e publicada na *Revista de Obras Publicas e Minas* (Fig. 69), estão representadas as diversas dependências da exploração que a legenda enuncia. Primeiro o espaço do poder: "1 - Casa d'habitação do proprietário da mina e escriptorios, 2-3 - Casas d'habitação dos empregados, 19 - Casa d'habitação do representante da Companhia La Sabina." Depois a vigilância e garantia da ordem na povoação: "4 - Quartel militar, 5 - Quartel do corpo de polícia." [274]. As principais actividades terciárias: "6 - Hospital e pharmacia, 7 - Igreja provisoria, 8 - Cemiterio, 14 - Mercado, 20-21 - Armazem de viveres." Por fim, todas as outras construções que se ligam directamente com as diversas actividades da mina: "9 - Casa da balança, 10 - Officinas, 11 - Fundição, 12 - Casas das machinas d'esgoto, extracção e compressão d'ar, 13 - Armazem de ferro, 15 - Serração e vapor, 16 - Cavallariças e officina de correeiros, 17-18 - Tanques de cementação, depositos de cemento, etc." Os vários "quartéis" (bairros) dos operários não estão contemplados na legenda mas encontram-se figurados no mapa.

A casa de James Mason ficará conhecida como "O Palácio" e nela se receberão as visitas régias, se darão bailes muito concorridos e comentados pela imprensa local, se

---

[271] J. Ferreira Braga, 1861, p. 399.

[272] *Revista Minera*, XV, 1864, p. 437.

[273] Helena Alves, 1992, p. 72-73. Uma análise mais detalhada do espaço social da povoação é feita pela mesma autora em "Espaços construídos e vividos" (1994).

[274] Em Outubro de 1897 existiam na Mina "[...] 24 policias creados e pagos pelo visconde." (*O Século*, 12 de Outubro de 1897, p. 4).

decidirá o futuro da Mina (ver Doc. nº 46). À volta do "Palácio" localizam-se as residências dos mais importantes funcionários [275]. "On y a bâti une vaste maison, où sont réunis le logement du Directeur, les bureaux, un laboratoire, un salon de billard et cabinet de lecture y attenant pour la récréation des employés et contenant une bibliothèque." [276].

> "Mina de S. Domingos.
> Correu o carnaval até domingo gordo bastante sem sabor; felizmente nas noites de segunda e terça feira houve baile em um dos salões do palacete do ex.mo visconde de Mason de S. Domingos, dado por uma comissão composta de differentes empregados d'esta mina.
> Concorreram em ambas as noites muitas damas e cavalheiros da primeira cathegoria d'esta povoação, e estiveram tam animadas as danças que faziam crear desejos, aos convidados, d'um baile sem fim!
> As senhoras reunindo às perfeições com as que a natureza as dotou, o explendor das toilettes, deslumbravam de formusura." [277]

Em todas as descrições sobre a exploração mineira de S. Domingos é dado um destacado lugar às obras sociais realizadas pela empresa como no caso do texto propagandístico (em francês), publicado em Lisboa, em 1878, provavelmente por encomenda de "Mason and Barry, Limited": "Le reste des bâtiments se compose d'un hôpital pour le traitement gratuit des ouvriers blessés aux travaux, avec une pharmacie adjointe pour le débit, également gratuit, de médicaments à tout le personnel de l'établissement, et tous sous la direction d'un médecin et d'un pharmacien payés par l'Entreprise; de plusieurs magasins pour le fournissement de comestibles et de 500 habitations plus ou moins spacieuses, selon la catégorie ou les besoins du personnel qui y demeure." [278] A Mina de S. Domingos revelou-se um caso especial entre as congéneres apesar todas as características "coloniais" do empreendimento e, sobretudo, depois da investigação a que foi sujeita por parte do poder central sobre acidentes de trabalho, em 1876 [279].

---

[275] "El alto personal habita en pequeños hoteles próximos al palacio." (A. Gonzalez Espin, 1886, p. 202). Um dos mais célebres funcionários portugueses em minas espanholas foi Oliveira Martins. Comenta a pena de Raul Brandão: "A atmosfera de Lisboa envenenou-o. Deslumbrou-se. Tinha vivido uma vida modesta de trabalhos forçados. Fez-se a si próprio à custa dum esforço sobre-humano: em Huelva, enquanto a mulher ensinava os filhos dos operários das minas, ele estudava dia e noite" (II, s.d., p. 200).

[276] *Notice sur la mine...* 1878, p. 30.

[277] *Jornal do Povo,* 22 de Março de 1876, p. 3.

[278] *Notice sur la mine de pyrite...*, 1878, p. 31. Segundo o *Inquérito Industrial de 1890* a dimensão de cada "quartel" destinado aos operários era de 4 por 4 metros, pelo qual se pagava 600 réis cada mês (I, 1891, p. 32).

[279] "De facto, James Mason adoptou, em relação aos seus trabalhadores, uma política pouco comum no último terço de Oitocentos: atribuía subsídios por invalidez, socorria os operários na doença, instituiu a higiene no trabalho e foi dos primeiros a adoptar algumas medidas de segurança individual junto dos trabalhadores." (Paulo Guimarães, 1989, p. 39).

O edifício da igreja católica é no início dos anos 80 "provisório" [280], já que com a decisão de prosseguir a lavra a céu aberto, foram destruídos parte dos primitivos bairros e a capela instalada no topo da colina de antigas escórias [281]. Em 1886, dirá Gonzalez Espin sobre a povoação: "[...] cuentan los operarios con un mercado, como no existen en villas de mucha mayor población, un hospital, teatro y una capilla que ocupa la parte central del pueblo." [282] O mercado seria, de facto, movimentado pelo elevado número de pessoas que a ele concorriam e pela quantidade, variedade e qualidade dos produtos à venda, vindos da costa algarvia, através do Guadiana e do caminho de ferro mineiro [283]. A prosperidade económica do empreendimento mineiro e a sua obra social deixarão rendidos os comentadores contemporâneos. Diz-se no texto do Inquérito Industrial de 1881: "[S. Domingos] torna-se, porém, tão notável e tem merecido tão encomiasticas menções tanto na história da indústria humana, como nos tratados de geographia politica, que lhe não regatearemos uma palavra commemorativa. Referimo-nos a S. Domingos, que há trinta annos era apenas um logarejo desconhecido, ignorado, escondido n'uma peninsula, formada pelo Guadiana e pelo Chansa, e que hoje se acha plenamente transformado em villa activa e commerciante." [284]

A companhia nunca deixa de lembrar essa "obra" ao longo dos anos, junto das administrações central e local, sempre que o seu poder, as suas regalias e, sobretudo, os seus lucros são postos em cheque. Em 1908, o engenheiro Mello de Mattos numa declaração de voto anexa a um dos muitos processos que Armelim Júnior (advogado da "Mason and Barry, Limited") defendeu, lembra esse papel da empresa de S. Domingos: "[...] a companhia Mason and Barry Limited nem sequer deseja que se recorde que, graças ao seus esforços

---

[280] Sobre a primitiva capela de S. Domingos, único edifício existente à redescoberta da mina comenta F. Rocha: "The only buildind in existence at that date being a small chapel with a domed roof, which buildind is still in use today as the Company's pharmacy, and a small stone over the door is engraved with the words 'Unica casa que existia n'esta Mina em 1859'." (1930, 124).

[281] A igreja da mina inaugurada em Junho de 1863 fora demolida em 1877. Helena Alves no seu estudo sobre a comunidade mineira transcreve uma fonte coeva na qual se elogia a atenção de Mason ao construir o templo católico: "É louvável o comportamento do Sr. visconde do Pomarão, que, sendo protestante, fez construir uma formosa e elegante capela católlica, para que os seus empregados e operários e suas famílias, alli vão assistir aos officios divinos." (1992, p. 126). Sobre os empregados ingleses tentara a Junta da Paróquia da Corte do Pinto lançar as colectas da derrama paroquial, o que os leva a protestar junto do Governador Civil de Beja (AHM, *Actas...*, Cx. A.B. 1/22, fl.8).

[282] A. Gonzalez Espin, 1886, p. 202.

[283] Cfr. *Inquérito Industrial de 1890*, I, 1891, p. 33. "A empreza não intervem entre o pessoal e os fornecedores de comestíveis. Estes fornecem alimentos a credito aos operarios e suas familias, a troco de um documento chamado 'poder', que auctorisa o fornecedor a receber os vencimentos do operario na occasião do pagamento, até á importancia dos alimentos fornecidos." (*ibid.*) A evolução das atitudes da empresa mineira e dos comerciantes estabelecidos na povoação quanto ao grave problema do abastecimento da comunidade em géneros alimentícios levará à criação de uma cooperativa no início dos anos 30: "[...] é fundada na Mina de S.Domingos uma sociedade anónima, cooperativa de consumo denominada Sociedade Cooperativa Família Económica, de número ilimitado de sócios, de capital indeterminado e variável, de responsabilidade limitada, duração indeterminada com o fim de fornecer aos sócios géneros de primeira necessidade, em boas condições de qualidade, peso exacto e preço mínimo." (*Estatutos da Sociedade...*, [1932], p. 5).

[284] *Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Indirecto. 3ª parte*, p. 40.

unicamente, enriqueceu uma região que, sem o trabalho intelligentemente orientado, que ella ali levou, ficaria abaixo da mais pobre entre as regiões pobres do paiz." [285] O futuro não daria razão às brilhantes palavras do engenheiro: com a decadência da mina, o entre Guadiana e Chança voltou a ser das mais pobres entre as regiões pobres de Portugal.

b) A comunidade operária

O número de operários na Mina de S. Domingos sempre variou bastante em função das necessidades do momento, decidido pela empresa por razões que vão da alteração dos preços do minério às condições políticas internas em Portugal e em Espanha. Se partirmos das estatísticas demográficas oficiais, à medida que avançamos no tempo, mais difícil se torna descriminar os operários no conjunto do núcleo populacional: a sedentarização acontecerá pouco a pouco e com ela crescerão as famílias que residem nos bairros mineiros. Se nos tentarmos basear nas estatísticas fornecidas pela empresa ou nos relatórios técnicos, debatemo-nos por um lado com a (in)segurança da informação e, por outro, com a multiplicidade de cargos e tarefas na complexa textura do trabalho mineiro.

Em 1864, o número de operários ascenderá aos 837 [286]. Na realidade, eram muitos mais. Apesar da relativa proximidade entre a mina e a sede de freguesia de Corte do Pinto é Santana de Cambas que colecta no espaço que administra, os núcleos mineiros complementares à própria área de extracção, em especial os situados ao longo da linha de caminho de ferro [287]. Segundo o *Censo* de 1864 só na freguesia de Santana de Cambas contabilizaram-se 2.868 homens e 1.686 mulheres, o que totaliza 4.554 habitantes. Esse desequilíbrio excepcional nos valores de *sex-ratio* é ainda mais claro, através da pirâmide de idades (Fig.70) [288]. Imagem clássica de núcleo mineiro: classes etárias activas esmagadoramente representadas entre os homens. São cerca de 60% os homens com idades compreendidas entre os 16 e os 40 anos. Entre os 11 e os 15 anos de idade existem 274 rapazes (contra 171 raparigas), o que quer dizer que a larga maioria trabalha já. Entre os 41 e

[285] J. M. de Mello de Mattos in Armelim Júnior, 1908-a, p. 9.

[286] Cfr. A. de Souza Azevedo, 1865, p. 22.

[287] Afirma Helena Alves: "Não encontrando alojamento na aldeia, os recém-chegados procuravam-no nos povoados limítrofes, ou integravam os lugares em formação dependentes do complexo mineiro, como o caso da Achada do Gamo ou Pomarão. Esta constatação, permite induzir a atracção tentacular, exercida por este espaço, sobre as cercanias." (1992, p. 68).

[288] O que acontece, naturalmente, em qualquer dos núcleos mineiros da área, em especial se confrontados com as estruturas etárias das sedes dos municipios. Cfr. Concha Batanero para o caso de Sotiel-Coronada (1994, p. 58).

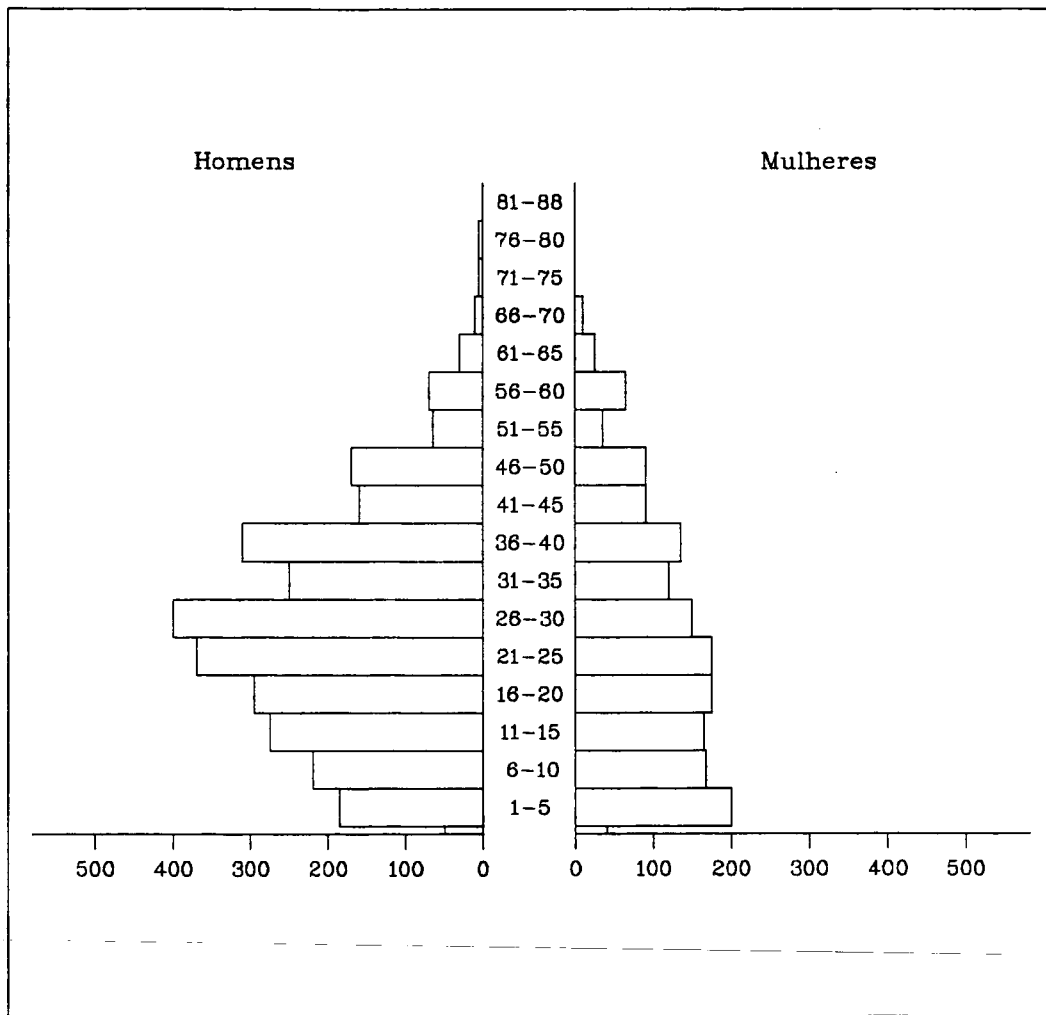
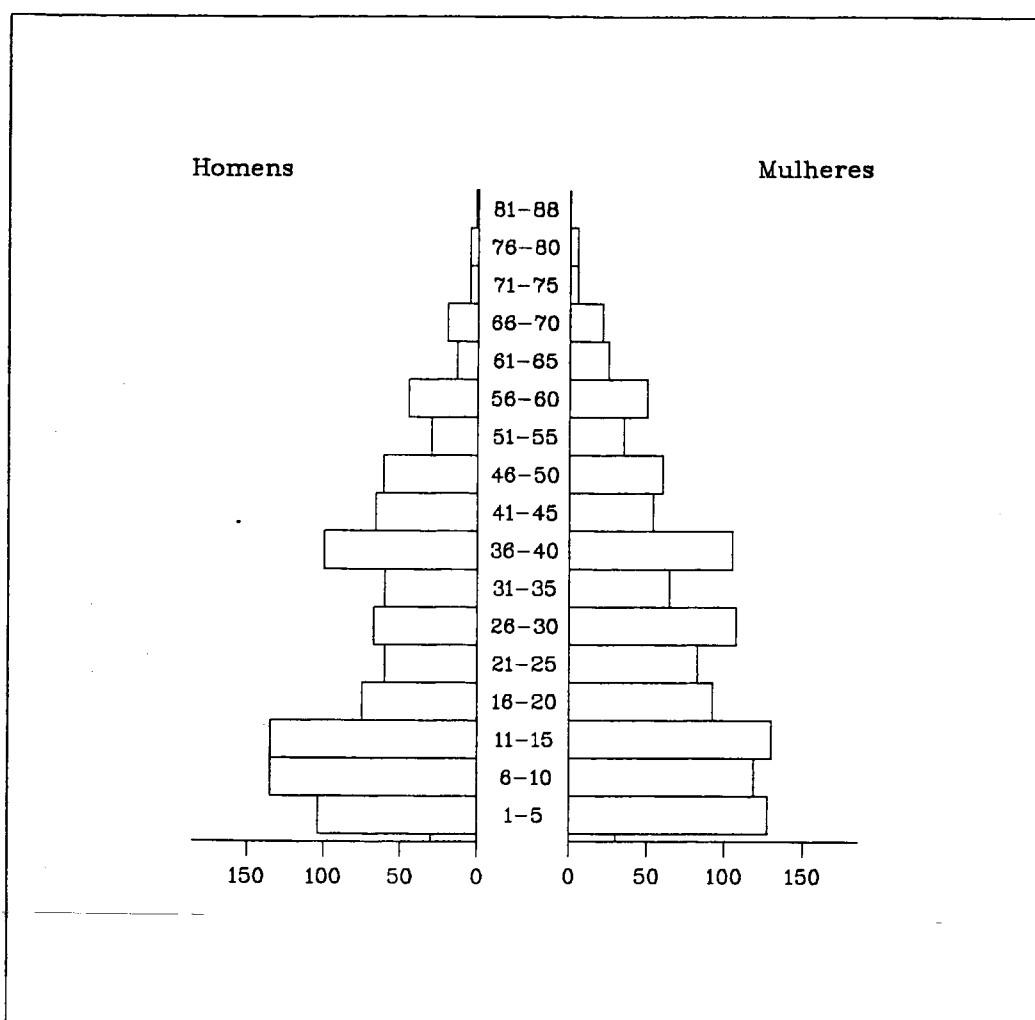
Fig. 70 – Pirâmide de idades da população de Santana de Cambas, em 1864.

Fonte: Recenseamento da População de 1864.

Fig. 71 – Pirâmide de idades da freguesia de Alcoutim, em 1864.

Fonte: Recenseamento da População de 1864.

os 45 anos, 156 homens foram recenseados em Santana, quando entre os 36 e os 40 são 308: o trabalho da mina é implacável para com os "velhos".

Mas analisemos também uma freguesia potencialmente emissora de trabalhadores mineiros: Alcoutim. A freguesia sede de concelho reune algumas razões para adoptar tal papel, das características sócio-económicas próprias, à rápida chegada de informação e fácil acesso através do Guadiana, ao Pomarão e à Mina de S. Domingos. A pirâmide de idades é uma vez mais a melhor imagem para ilustrar o previsível. Em 1864 os habitantes são para a freguesia 2.142: 1.009 homens e 1.133 mulheres. Um desequilibrado valor de *sex-ratio* agora "complementar" do de Santana de Cambas. Os homens "faltam" especialmente nos escalões activos, entre os 16 e os 35 anos. Os recenseados com essas idades na freguesia representam apenas 26% do total dos homens. Os mais partiram a trabalhar no litoral ou nas minas (Fig. 71).

Segundo P. V. Sequeira o número de operários em 1875 é de 1.423, o que com 1.077 familiares totaliza 2.500, habitantes valor que é suspeitosamente "redondo". [289] Residentes em S. Domingos são 2.050 e, pernoitando nos "quartéis" 1.855, o que dará uma ideia do verdadeiro *far west* da "corrida ao ouro" que se vivia então. O próprio P. V. Sequeira lembra esse clima em meados dos anos 80, como algo de passado próximo: "[...] as rixas e desordens, tão frequentes antigamente em S. Domingos, eram consequência forçada da aglumeração n'uma charneca de uma população perfeitamente heterogénea, composta de indivíduos de todos os paízes, e muitos delles de conducta pouco exemplar, a quem sobremodo convinha o trabalho subterrâneo na raia de duas nações." [290] Falaremos da "Torre de Babel" mas queríamos deixar mais alguns números.

O *Censo* de 1878 atribui a Santana de Cambas 3.062 habitantes (1.749 homens e 1.313 mulheres). Porém, a freguesia de Corte do Pinto por acordo feito em 1865, entre o seu pároco e o de Santana de Cambas (depois de acesa polémica), passou a englobar por completo o núcleo mineiro [291]. Só assim se compreende que em 1864 ainda se mantivesse uma diminuta freguesia (592 habitantes) com um equilibrado *sex-ratio*, passando a contar em 1878 com 2.402 habitantes, dos quais 1514 homens e 888 mulheres. Valores de *sex-ratio* mais desequilibrados que em Santana de Cambas: 171 homens por 100 mulheres, contra 133 por 100, nesta última freguesia, onde lentamente se estabelecem as famílias.

[289] P. V. Sequeira, XIV, 163-164, 1883, p. 223.

[290] *Ibid.*, p. 215.

[291] Cfr. Helena Alves, 1992, p. 49-51.

O Inquérito Industrial de 1881 contabilizará o número de operários: "varões maiores 1.102 e 20 menores" [292]. O *Anuário Estatístico* arrola 2.781 operários em 1883, segundo os tipos de tarefas: 455 subterrâneos, 833 a céu aberto e 1.493 à superfície [293]. E. Ackermann no seu *Le Portugal Moderne* (1906), dirá que: "[...] ces mines ocupent 419 mineurs pour les travaux souterrains" [294], quando o *Censo* de 1900 divulgava 2.051 homens presentes em Santana de Cambas e 1.854 em Corte do Pinto. Em 1905, os menores (entre os 12 e os 16 anos) totalizavam 237 operários, entre classificadores de mineral, ferreiros, fundidores, pedreiros, serralheiros e trabalhadores, auferindo salários entre os 205 e os 281 réis. Não há menores do sexo feminino a trabalhar em S. Domingos [295]. Em 1911, a população no próprio lugar da Mina de S. Domingos será de 3.730 pessoas. Com o início da I Guerra Mundial, os despedimentos elevam-se dramaticamente: em 1914 o pessoal empregue totaliza 2.355 operários, no ano seguinte apenas 1.821 [296].

Migrações

O operariado de S. Domingos à semelhança do ocorrido nas outras explorações de toda a faixa mineira luso-espanhola provia-se antes de mais e largamente da população rural autóctone das freguesias e concelhos limítrofes e só depois de "gente de fora" [297]. A outra característica fundamental é a ligação aos trabalhos agrícolas que nunca se abandonam completamente, quer em áreas próximas, quer em espaços mais distantes. Não esqueçamos as migrações de algarvios da serra ou do barrocal para as ceifas nos *barros* de Beja. O tipo de agricultura praticado, muito relacionado com as condições naturais, a tais opções conduz. A desocupação temporária determinada pelo calendário agrícola, aliada a uma dependência muitas vezes conflituosa com quem controla os processos de produção e uma estrutura fundiária de larga escala, forçam a buscar alternativas de trabalho. O correspondente de *O Districto de Faro* na Mina de S. Domingos, informa em Junho de 1906 que: "Não obstante a grande quantidade de jornaleiros que destes sítios têm ido para as ceifas, não se nota aqui a

[292] *Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Indirecto. 3ª parte,* 1882, p. 287. Nas grandes minas espanholas próximas, o número de operários é significativamente mais elevado: 3.500 em Tharsis, em 1886 e 3.600 em La Zarza, em 1892 (R. Marquez Macias, 1986, p. 401).

[293] *Anuário Estatístico de Portugal,* 1885, p. 404.

[294] E. Ackermann, 1906, p. 59. Um jornalista de *O Século* afirmará em Outubro de 1897 que: "A população é de mais de 5.000 pessoas, sendo só operários cerca de 2.500." (ver Doc. nº 46) Números claramente exagerados.

[295] *Boletim do Trabalho Industrial,* 3, p. 73.

[296] D. Abecasis, 1926, p. 15. *O Futuro de Mértola* informa em Setembro de 1914: "A empreza da Mina de S.Domingos, na impossibilidade de colocar os seus produtos em todos os antigos mercados, despediu muitos operários." (II, 83, 1914, p. 3).

[297] Cfr. Concha Batanero (1994) para a mina de Sotiel-Coronada.

mínima falta de trabalhadores, visto que chegam sempre mais do que partem. É que os trabalhos lá fora nunca são tão constantes e tão bem remunerados como os da Mina de S. Domingos, a qual, nos 50 anos da sua ininterrupta exploração, tem sido uma verdadeira providencia para o proletariado daqui e de fora." [298]

Retendo apenas valores com base nos *Recenseamentos Gerais da População* de 1890 e de 1911 para as freguesias de Corte do Pinto e de Santana de Cambas é claro o desequilíbrio entre as áreas emissoras de mão de obra. Retirando o operariado estrangeiro que, como veremos representa uma fracção reduzida, são os habitantes do próprio concelho que fornecem em larga medida trabalho para a Mina. Nas duas freguesias, em 1890 e em 1911, quase três quartos da população é do próprio concelho.

Proveniência da População Presente nas freguesias de Corte do Pinto e de Santana de Cambas em 1890 e em 1911

	Corte do Pinto		Santana de Cambas	
	1890	1911	1890	1911
de outros concelhos do distrito	303 (8.3%)	241 (4.9%)	129 (3.3%)	68 (1.7%)
de outros distritos	640 (17.6%)	1.048 (21.4%)	539 (14%)	543 (13.1%)

A segunda área potencialmente emissora, por questões de proximidade, seriam os outros concelhos do distrito de Beja, porém, face à concorrência das outras explorações mineiras, as percentagens dessa participação em S. Domingos são fracas: em média 5%. Não possuímos dados mais específicos quanto à proveniência directa mas, se excluirmos a faixa mineira que cruza o Baixo Alentejo de Leste a Oeste e as terras férteis dos barros de Beja, serão as freguesias do Sul do Campo de Ourique as mais prováveis fornecedoras dos mineiros de S. Domingos. Imediatamente a Sul dessa área fica a Serra Algarvia e, do seu sector oriental viria grande parte do contingente arrolado sob a denominação de "população de outros distritos do País", para as datas em estudo, 16,5% (em média) da população presente nas duas freguesias [299]. O Guadiana, a sua carreira fluvial e, especialmente, as suas

[298] *O Districto de Faro*, 21 de Junho de 1906, p. 3.

[299] Em Martim Longo, a mais ocidental das freguesias de Alcoutim, começam a sentir-se os efeitos da atracção da Mina, desde 1862. Nos *Rois de Confessados* compulsados por Cristiana Bastos, avolumam-se de ano para ano os "ausentes da freguesia trabalhando nas minas": 32 em 1863, 22 em 1865. O aumento dos "faltosos à desobriga" na segunda metade do século terá a mesma explicação. Os desobedientes são 216 em 1885 e 322 em 1900 (Cristiana Bastos, 1993, p. 44-45). Mas as minas não são apenas as portuguesas, também as explorações espanholas da provincia de Huelva recebem um forte contingente de migrantes da Serra Algarvia: 86% no conjunto das regiões portuguesas emissoras,

barcas, dariam transporte a estes migrantes, mas grande número chegaria a pé [300]. Das caminhadas desde o interior do concelho de Alcoutim há ainda memória [301]. De mais longe chegariam também portugueses em busca de trabalho, especialmente das regiões do interior [302]. Porém, para a companhia mineira não havia bons antecendentes: "Em 1873, a empresa fez uma tentativa de importação de operários beirões [...] com muito mau exito." [303] Com a chegada dos "nortenhos" e a sua completa dependência em relação ao patronato, os conflitos entre comunidades rapidamente eclodiram, quebrada que foi a lei da oferta e da procura entre os numerosos e diversos estabelecimentos mineiros portugueses e espanhóis existentes na área.

Uma última nota a propósito dos valores percentuais sempre mais elevados no caso da freguesia de Corte Pinto, quando comparados com os de Santana de Cambas. É que não podemos esquecer que na área sob jurisdição da primeira se localizava a própria mina, enquanto na segunda se situavam os diversos polos complementares. O mineiro, recém chegado, desenraizado, a braços com a mais pesada tarefa, viveria mais próximo da boca da mina, nos "quartéis".

A flutuação da mão de obra em toda a área seria ainda mais irregular com a chegada e partida de mineiros espanhóis, em função das leis da oferta e da procura em toda a faixa mineira de Rio Tinto a Aljustrel, onde a fronteira apresentava um máximo de permeabilidade: os operários circulavam indiscriminadamente com bastante fluidez [304]. "Os mineiros de Tharsis e das outras minas da provincia de Huelva a quatro e oito léguas de S. Domingos vem ali pedir trabalhos, além de que já concorrem bastantes mineiros portugueses educados pela empreza." [305] Apesar de toda a "educação" realizada pela empresa mineira as condições de trabalho e sobrevivência não seriam as melhores: "[...] uma notável sedição, que poz em

---

entre 1873 e 1887. O vizinho Alentejo, mais próximo mas possuidor de minas concorrentes, contribui apenas com 8% (L. Gil Varón, 1984-a, p. 326).

300 Helena Alves transcreve um interessante afirmação do chefe da polícia da Mina de S. Domingos, em 1869, a propósito da morte de um mineiro algarvio: "Tivemos que dar-lhe mortalha e homens para a levarem e a não ser assim, [o cadáver] ficaria no quartel, sem que hum patricio seu lhe chegasse à porta, pois pertence à nefanda raça algarvia ... já sabe o amigo o que pode esperar." (1992, p. 126).

301 Cfr. Cristiana Bastos, 1991, p. 113. Processo semelhante ocorre do outro lado da fronteira com os habitantes da Sierra de Huelva a migrarem para as explorações da bacia mineira (L. Gil Varón, 1984-a, p. 322).

302 Ainda em Outubro de 1908, a Câmara de Mértola se escusa a imputáveis obrigações para com "supostos" munícipes residentes temporariamente em S. Domingos: "Que se diga ao secretário do hospital de S.José que o doente que alli entrou com o nome de Manuel Garcia não é d'este concelho dando-lhe conhecimento que os individuos que vem morar para a freguesia da Corte do Pinto e que trabalham na Mina de S.Domingos não tem alli estabilidade; e que por tanto parece não deve esta Camara ser responsavel pela despeza que aquelle doente fizer no dito hospital." (AHM, *Actas*..., Cx. A. B. 1/34, fl. 5).

303 P. V. Sequeira, XIV, 163-164, 1883, p. 246.

304 Cfr. Paulo Guimarães, 1991, p. 58.

305 J. Ferreira Braga, 1861, p. 400. O autor refere o pagamento dos salários em moeda portuguesa e em moeda espanhola.

risco a vida dos empregados superiores da mina, determinou em 1865, a requisição da força armada para manter a ordem entre a população mineira." [306]

Quase duas décadas depois comenta P. V. Sequeira sobre a presença dos espanhóis: "[...] afora os poucos artistas ingleses, contratados pela empresa e que constantemente ali tem trabalhado, encontram-se sempre maior ou menor número de espanhóis [...] a proximidade dos estabelecimentos mineiros espanhóis contribue para que nunca deixem de aparecer no estabelecimento de S. Domingos mineiros daquele país, embora se revezem constantemente. Especialmente o mineiro, propriamente dito, desta região sul do país tem uma tendencia notavel para ser nomada, e raras vezes se ajusta para trabalhar numa mina depois de ter sido empregado ali em 2 empreitadas seguidas." [307] A discriminação não parecia afectar sobremaneira estes "estrangeiros" nos núcleos mineiros. Eles participavam em pé de igualdade dos trabalhos, das condições de vida e das lutas de todos, estabelecendo privilegiados contactos em épocas de crise. De entre a população arrolada no concelho de Mértola em 1911, contabilizaram-se apenas 129 espanhóis dos quais 41 eram alfabetizados [308]. Em 1920, os espanhóis são 47, dos quais sabiam ler 24. A restante comunidade estrangeira presente no concelho de Mértola é constituída em 1911, por 22 ingleses, 3 franceses e 1 italiano. Em 1920 são apenas ingleses (em número de 13) que permanecem em Mértola, ligados naturalmente à exploração do complexo mineiro de S. Domingos.

No concelho de Mértola a exploração mineira originou novas e múltiplas situações no quadro de vida rural até aí existente, sendo a mais marcante a concentração populacional rápida e em quantitativos muito elevados nos núcleos mineiros e, aí, os valores largamente desequilibrados de *sex-ratio*. Nesse "excedente de homens" há que reter a larga presença dos solteiros: entre 1890 e 1920 a percentagem média de solteiros presentes nas freguesias de Santana de Cambas e de Corte do Pinto rondou os 60%. Atendendo às origens da maioria e às razões da sua estada em S. Domingos poderemos imaginar os numerosos problemas que o grupo levantaria no conjunto da comunidade [309]. Há assim que não esquecer o "espaço

306 P. V. C. Serqueira, XIV, 163-164, 1883, p. 212. Sobre esta "revolta" informa Paulo Guimarães: "Em S. Domingos, durante os tumultos que ali ocorreram em 1865, os amotinados obrigaram o encarregado pelos pagamentos a dar vivas a Portugal, a Espanha e aos barreneiros, sinal da importância deste grupo e dos trabalhadores do país vizinho neste acontecimento." (1989, p. 32).

307 XIV, 163-164, 1883, p. 245.

308 A fraca presença de espanhóis estará relacionada com uma fase de grande exploração a céu aberto - a Corta Atalaya - nas Minas de Rio Tinto. Entre 1905 e 1914, L. Gil Varón contabilizou 914 portugueses a trabalharem nestas explorações mineiras (1984-a, p. 323).

309 "Em muitos casos, os trabalhadores recém-chegados rondavam a marginalidade: muitos deles tinham rompido, temporaria ou definitivamente, com os laços que os prendiam à comunidade rural de origem, eram incapazes de constituir família, estavam desvinculados das obrigações morais e sociais impostas pela aldeia, eram malteses em busca de melhor sorte." (Paulo Guimarães, 1989, p. 32).

complementar" constituído pelos núcleos emissores dos candidatos a mineiros. A perda de população ou o seu lento crescimento é já um dado adquirido, os valores de *sex-ratio* nas freguesias rurais do concelho de Mértola são em alguns casos bastante desequilibrados (Fig. 72).

Nº de homens/100 mulheres

Freguesias	1864	1890	1911
S. J. Caldeireiros	91	91	96
S. M. Pinheiro	87	82	80
S. P. Solis Via Glória	82	106 76	88
S. S. Carros	127	101	90

Fonte: *Recenseamentos Gerais da População* de 1864, 1890 e 1911.

Nota: Em 1864 e em 1911 as freguesias de S. Pedro de Solis e de Via Glória encontravam-se reunidas.

No Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Mértola consultámos uma fonte que pode auxiliar em parte a análise desta distribuição espacial, o *Livro das mães subsidiadas no concelho* entre 1880 e 1886 [310]. Nele se arrolam os contributos dados pela edilidade às mães que os solicitam à Câmara a fim de poderem criar os seus filhos: já pelo pai ter falecido ou ser incógnito, já por ele não poder ou não querer contribuir para o sustento da casa [311]. A repartição espacial das "mães subsidiadas" não deixa de ser sintomática do que deixámos dito (Fig.73). Na margem esquerda, mais próximo dos núcleos mineiros, apenas dois casos (Santana de Cambas e Corte Sines), os outros repartem-se pelas freguesias rurais mais abandonadas pelos candidatos a mineiros, em especial S. Miguel do Pinheiro onde, como vimos, o *sex-ratio* atinge os mais desequilibrados valores do concelho.

Condições de trabalho

Na *Notice sur la mine de pyrite cuivreuse de S. Domingos*, descrevem-se com algum pormenor os trabalhos de extracção do minério: "On paie au mineur à tant le mètre cube abattu, et ce prix comprend le coût d'outillage, poudre, dynamite et autres matériaux nécessaires, qui sont fournis aux ouvriers par l'Entreprise au prix de revient. On entretient sur

[310] AHM, Cx. A. L. 3/2. "O artigo 294º do Código Civil impõe ás camaras municipaes o dever de proverem, pelas rendas do concelho, á criação, alimentação e educação dos filhos menores de pessoas miseráveis, que por morte, avançada idade, molestias de seus paes ou outro motivo justificado não poderem ser socorridos por elles ou por seus parentes." (J. de Beires, 1872, p. 6).

[311] A roda havia sido extinta no concelho no fim de 1874 sendo então criado um hospício para crianças abandonadas em Almodovar (cfr. AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/22, fl. 59).

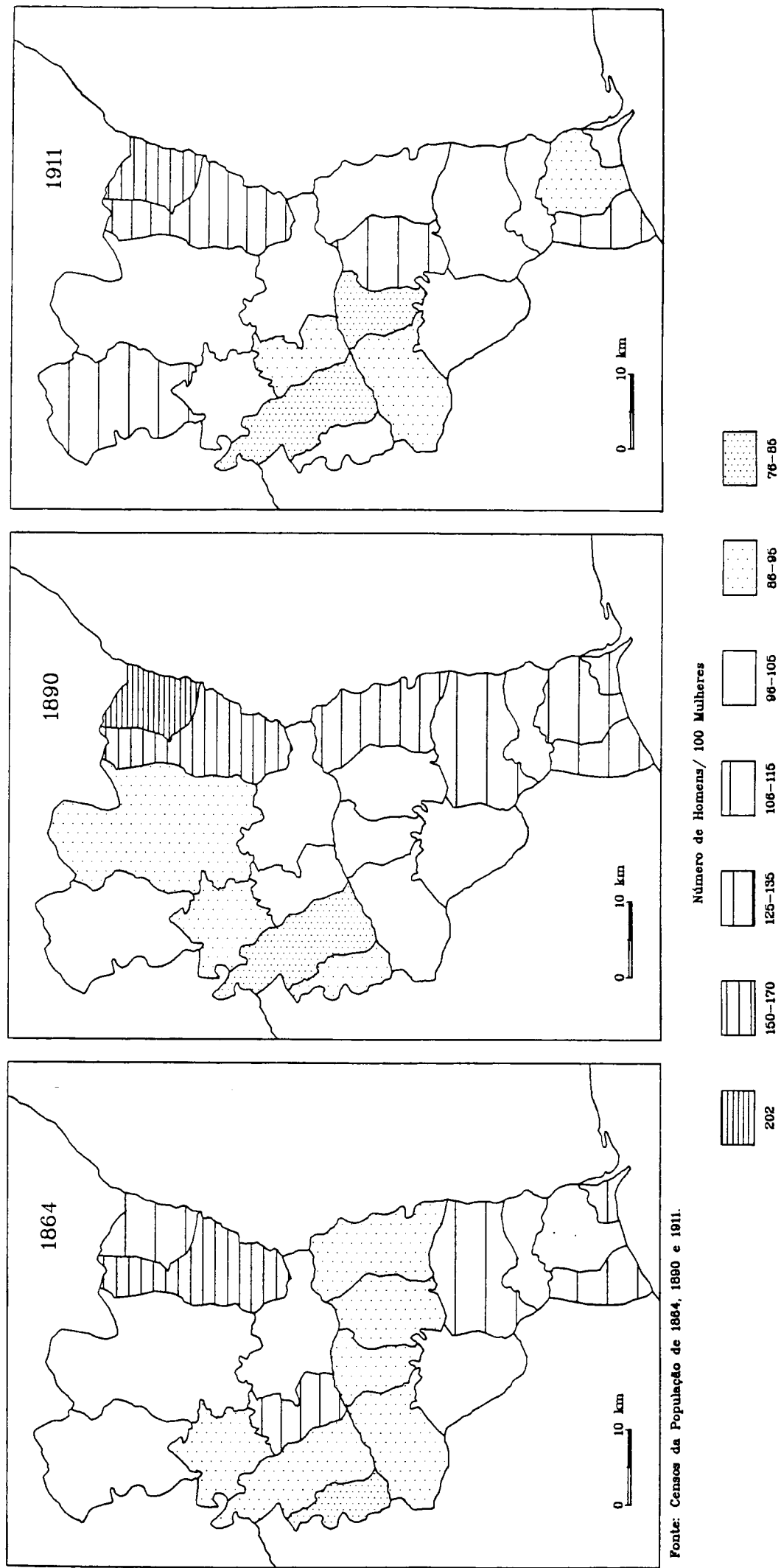
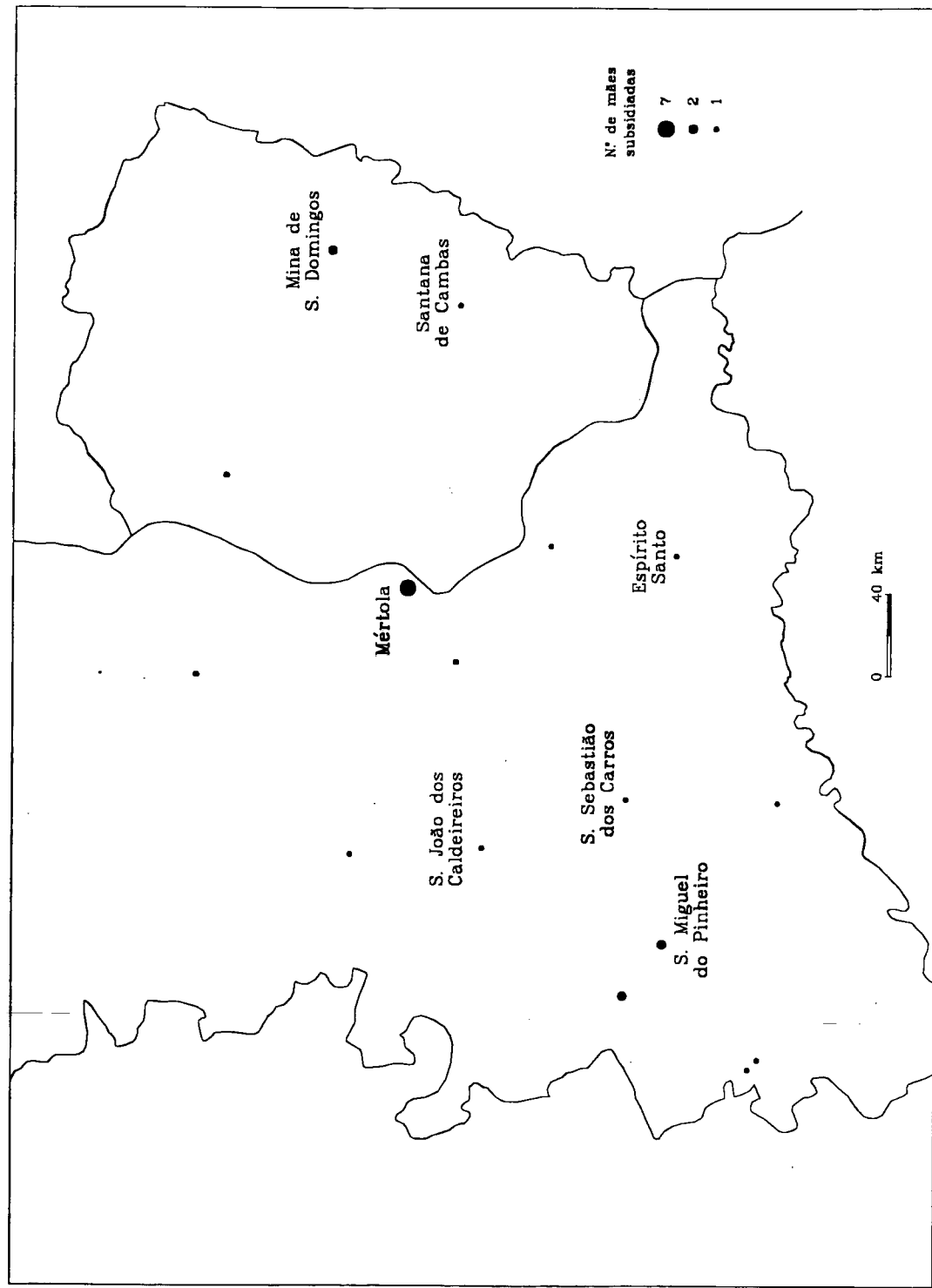
Fig. 72 – Distribuição por freguesia do *sex ratio*, nos concelhos de Mértola, Alcoutim, Castro Marim e Vila Real de Santo António, em 1864, 1890 e 1911.

Fonte: Censos da População de 1864, 1890 e 1911.

Fig. 73 – Mães subsidiadas pela Câmara Municipal de Mértola, entre 1880 e 1884.

Fonte: AHM, *Livro das mães subsidiadas...*, Cx. A. L. 2/3.

les lieux pour la confection et la réparation des outils un certain nombre de forgerons payés à taux fixe pour chaque article d'ouvrage achevé. Ces artisans s'occupent exclusivement de l'outillage des mineurs et la main d'oeuvre est à la charge de ces derniers, tandis que le combustible, les enclumes et tout le reste du matériel des forges sont fournis par l'Entreprise." [312]

As condições de trabalho e os salários não são iguais para todos. Segundo o texto do *Inquérito Industrial* de 1881, a Mina de S. Domingos "Occupa um pessoal de 352 artifices em varios officios, 750 mineiros, saffreiros, e outros trabalhadores, bem como 20 menores na escolha do mineral. Os artifices vencem o jornal de 350 a 1$600 réis, os trabalhadores de 300 a 400 réis, e os menores de 100 a 200 réis. As horas de trabalho são de sol a sol, com intervallos de meia hora para almoçar, uma hora durante o inverno e duas durante o verão para jantar, dez minutos tanto de manhã como de tarde para fumar. Grande parte dos trabalhos do tratamento dos minerios, bem como o desmonte, que se effectua, tanto de dia como de noite, havendo releno de mineiros que se revezam, são feitos por empreitada." [313]

Estas condições e estes salários deveremos em princípio considerá-los atractivos em relação às outras explorações mineiras de menores dimensões que nunca poderíam oferecer um trabalho fixo e os serviços de saúde de S. Domingos. A concorrência era feita pelas outras grandes minas como Aljustrel em Portugal e, especialmente, Tharsis ou Rio Tinto em Espanha [314]. Com esta hierarquia nas minas "mais seguras" e "menos seguras", confrontava-se a contingência do mundo rural e dos seus trabalhos agrícolas. A opção não era fácil e nem todos optavam do mesmo modo apesar dos tentadores salários [315]. O *Inquérito Industrial* de 1881 comenta contudo a obra benemérita de S. Domingos: "Os jazigos de pyrites de cobre e de outros metaes [...] são explorados com grande intelligencia e acerto por industriaes inglezes, que fornecem à industria muitos milhares de toneladas, ao estado uma farta

---

[312] *Notice sur la mine de pyrite...*, 1878, p. 15.

[313] *Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Directo. 2ª parte*, 1881, p. 17.

[314] M. Malo de Molina aquando do Congresso Nacional de Mineria realizado em Murcia, em 1900, faz a apologia das privilegiadas condições do mineiro: "Los obreros mineros asturianos y cartageneros, los de Linares y los de Huelva son los que disfrutan de mayor bienestar material y moral; y esto debido á las condiciones de su suelo minero, al ambiente industrial que respirán, á la enseñanza elemental tan difundida, á la superior que poséen en sus escuelas de capataces, maquinistas y maestros de hornos, á la diseminación de la población que les consiente gozar de la vida de familia, á su intimo y diario contacto de tanta empresa industrial como alli existe, y en fin, al comercio y cambio de ideas que, esa misma variedad de aplicación de la inteligencia y del esfuerzo humano, tanto les enseña de modo indirecto." (1900, p. 21).

[315] Diz Paulo Guimarães: "[...] seria natural que os elevados salários praticados na indústria mineira durante a década de 1860 atraíssem os trabalhadores rurais para as minas, sobretudo os mais jovens que procuravam a independência do meio familiar. No entanto, estes salários, superiores em média ao jornais agricolas em 25 e 30%, eram insuficientes *por si só* para atrair o trabalhador rural. Em causa estava a perigosidade dos trabalhos mineiros: um risco de acidente fazia antever uma situação dramática para a família camponesa, privada da sua única riqueza, a força de trabalho. A elevada sinistralidade nas minas provocava assim um forte efeito dissuasor." (1989, p. 33).

contribuição, ao trabalhador um lugar certo nos tempos das mais temerosas crises; e à miséria e à fome as consolações do salário e da esmola." [316]

No interior do complexo mineiro, vimos como os salários se repartiam segundo as tarefas e o grau de especialização dos operários, porém apenas dos portugueses. À ruptura entre o mundo rural e o mundo da mina somava-se esta, entre os peninsulares (portugueses e espanhóis) e os outros estrangeiros, especialmente ingleses: "recebendo salário mensal contratado previamente." [317] Entre 1868 e 1879 os salários médios para os operários ingleses especializados foram os seguintes: "Sub-chefe das oficinas - serralharia - 67$500; maquinistas - 63$000; caldeireiros de ferro - 63$000; bombeiros - 54$985; serralheiros, torneiros - 47$500; caldeireiros - 47$175; pedreiros - 30$000." [318] Esta disparidade nos salários é apenas um indício das rupturas sociais que se vivem na mina entre quem tem postos de chefia - administrativos e técnicos especializados -, e a esmagadora maioria dos operários [319].

Em 1890 os salários na Mina de S. Domingos, divulgados pelo *Inquérito Industrial* eram os seguintes: mineiros - 320 a 700 réis, safreiros - 300 a 600 réis, entivadores - 500 a 900 réis, bombeiros - 360 a 1$000 réis, maquinistas - 380 a 500 réis, fogueiros - 320 a 400 réis, serralheiros - 440 a 1$050 réis, ferreiros - 320 a 1$200 réis, pedreiros - 260 a 600 réis, carpinteiros - 160 a 1$050 réis [320]. Interessante informação, quer pela amplitude suspeita entre os salários máximos e mínimos, quer pela inexistência de dados sobre as restantes tarefas no complexo mineiro. Na Mina de S. Domingos, em 1908, um trabalhador ganhava 400 réis, um safreiro 450 e um barreneiro 700 [321]. Três anos antes, no concelho de Mértola, os preços médios anuais de alguns géneros alimentícios, eram os seguintes: 1 litro de azeite - 205 réis, 1 kg de carne de porco (fresca) - 280 réis, 1 kg de carne de vaca - 274 réis, 1 kg de pão de trigo (de 1ª) - 130 réis, 1 kg de toucinho - 302 réis, 1 litro de vinho - 65 réis [322]. Não será difícil calcular despesas mensais de famílias mineiras e a dificuldade em pagá-las ao merceeiro.

---

316 *Inquérito Industrial, Inquérito Indirecto*, 3ª parte, 1881, p. 40.

317 P. V. Sequeira nota que só os operários portugueses de S. Domingos, sem fazerem uma greve, podem ganhar em média apenas 383 réis. (XIV, 163-164, 1883, p. 248). A. Castro indica como salários médios nacionais para os homens em 1881: 340 réis na indústria têxtil e 430 réis entre os pedreiros (1947, p. 193).

318 P. V. Sequeira, XIV, 167-168, 1883, p. 403.

319 Cfr. Helena Alves, 1992, p. 70.

320 *Inquérito Industrial de 1890*, I, 1891, p. 181.

321 *Boletim do Trabalho Industrial*, 29, p. 11.

322 *Boletim do Trabalho Industrial*, 3, Quadro nº 14.

Apesar dos serviços de saúde existentes em Mértola e na povoação da mina - hospital, farmácia, médico, enfermeiro - muitos eram os problemas de assistência [323]. Dois casos clínicos básicos ocorriam: os acidentes de trabalho e os relacionados com as condições naturais da área (clima e hidrologia). Para ter uma ideia da insalubridade do local basta citar P. V. Sequeira: "[numa] população média mineira de 2.909 individuos, 86% foram atacados todos os anos por várias doenças", entre 1869 e 1879 [324].

Se para as doenças com causas naturais os testemunhos abundam, sobre os acidentes de trabalho eles, obviamente, escasseiam e a empresa tudo faria para impedir a divulgação de tais notícias. Porém, nos primeiros anos, o número de desastres terá sido tão alarmante que, em Novembro de 1876, foi nomeada uma comissão "afim de inquirir quaes as causas dos continuados sinistros ocorridos na Mina de S. Domingos". Os resultados dos trabalhos não parecem ter sido muito favoráveis aos operários. P. V. Sequeira comenta cruamente que, com base em números comparativos de mortalidade entre migrantes se deduz: "[...] que um portuguez tem mais vantagem em procurar trabalho na Mina de S. Domingos, e sujeitar-se às probabilidades da morte, devidas ao trabalho mineiro, do que emigrando simplesmente para Espanha, Baviera, Hungria, Itália, Austria e Prússia, ou ainda para as cidades de Manchester, Liverpool, Lisboa e Rio de Janeiro." E acrescenta que o número de casos fatais se podería reduzir bastante "quando desaparecesse a ignorancia e a temeridade dos operários." [325]

Segundo o *Anuário Estatístico de Portugal*, o total de acidentes em S. Domingos, em 1883, foi de 435, a que se acrescentam 7 mortos e 428 feridos, numa população operária de 2.781 indivíduos [326]. Cinco anos depois, em 1888, o número de acidentes, entre desabamentos, tiros de mina, quedas nos poços, entalamentos por wagons, rupturas de máquinas e cabos e causas diversas, descera para 191. O de mortos é que não muito: 6 num ano [327]. A "educação" que a empresa diz realizar entre a sua mão de obra parece tardar em dar frutos. Só em Novembro de 1908, ocorreram em S. Domingos, 5 "desastres no trabalho industrial" em consequência dos quais 3 operários (1 barreneiros, 1 safreiro e 1 trabalhador)

---

[323] "O tratamento clinico e cirurgico, e os medicamentos de qualquer especie, são gratuitos para todo o pessoal em serviço da empreza, seja qual for a classe, na mina e suas dependencias, incluindo as familias." (*Inquérito Industrial de 1890*, I, 1891, p. 32).

[324] P. V. Sequeira, XIV, 163-163, 1883, p. 227.

[325] *Ibid.*, p. 231-233.

[326] *Anuário Estatistico de Portugal*, 1885, p. 404.

[327] *Inquérito Industrial de 1890*, I, 1891, p. 172.

morreram. A natureza dos desastres foi diversa (explosão de dinamite, desabamento e queda num poço) mas, a culpa foi em todos os casos... "da victima" [328].

Não deixa de ser sintomático que a comissão encarregue de elaborar o Inquérito Industrial de 1881 fosse convencida pela empresa a não visitar a mina por "[...] ser quasi inutil aquella visita, n'esta occasião, porque os directores e empregados superiores estariam ausentes, e só ali encontrariamos o mestre das machinas; pois se desenvolvêra, como succedia todos os annos no outomno, uma epidemia de febres intermitentes de mau caracter." [329] As febres "de mau carácter" salvaram a mina de uma inspecção aturada mas será no entanto graças à legislação promulgada à escala nacional, na sequência dos resultados do Inquérito Industrial de 1881, que as condições de trabalho tenderão a melhorar [330].

Quanto à malária na Mina de S. Domingos é P. V. Sequeira que nos dá a mais completa informação sobre as reais dimensões do fenómeno [331] relacionando percentualmente os casos de febres em relação ao total da população entre 1869 e 1879:

1869 - 22%	1874 - 29%
1870 - 23%	1875 - 47%
1871 - 18%	1876 - 25%
1872 - 17%	1877 - 34%
1873 - 19%	1978 - 35%
	1879 - 18%

Entre 1878 e 1880 procedeu a empresa à plantação de eucaliptos "para pôr termo às febres" [332]. Mas a malária continuou a assolar a área ainda por largo tempo. Nos primeiros anos do século XX, o distrito de Beja continuava a ser aquele com maior número de óbitos causados pela malária: aproximadamente 6 em cada mil habitantes. Esse número representava

---

[328] *Boletim do Trabalho Industrial*, 29, p. 11.

[329] *Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Directo. 2ª parte*, 1881, p. 17. Várias são as informações históricas para datas anteriores que nos confirmam os meses de Outono como os mais perigosos (cfr. J. Marcadé, 1976, p. 203-204).

[330] Cfr. L. Vieira da Silva *et al.*, 1981.

[331] P. V. Sequeira, XIV, 163-164, 1883, p. 228. Os elevadíssimos números obrigarão, por exemplo, à transferência do alojamento das tropas instaladas na mina: "[a] mudança de aquartelamento foi exigida superiormente para preservar os soldados das febres intermittentes, que grassam na povoação de S. Domingos no Verão e Outono." (*ibid.*, p. 215)

[332] "In 1880, the Mining Company undertook the plantation of trees, the eucalyptus being the species chosen, this class of tree providing excellent timber [...] An experiment was made in planting pine trees some twenty years ago [1910] but results are far from satisfactory in comparison with eucalyptus." (F. Rocha, 1930, p. 128). Da mesma utilização do eucalipto fala Eça de Queiroz a sua mulher, em Maio de 1898 a propósito do plantio dessa espécie em Corte Condessa, uma propriedade que os Queiroz possuíam junto do Guadiana, perto de Serpa: "Quase dá vontade de ali viver - se não fosse a imensa solidão, a melancolia da paisagem e a insalubridade do sítio. O Guadiana faz sezões. Eles estão com ideia de cercar o 'monte' de um grande bosque de eucaliptos para sanear. Mas a eficácia do eucalipto é problemática - a malária do Guadiana é certa." (II, 1983, p. 449).

em 1903, 18,6% do total nacional [333]. Nessa data a Inspecção Geral dos Serviços Sanitários enviou um questionário sobre a malária a todos os médicos do País. Da Mina de S. Domingos respondeu o Dr. Otto Reimer von Hafe: "[...] existence of Malaria, stagnant pools and puddles, existence of unclassified mosquitoes, the disease appearing in all its forms, the daily form predominating." [334] As febres ou sezões que ocorriam ao longo de todo o período estival eram uma das históricas causas para o despovoamento do vale do Baixo Guadiana, à semelhança do verificado para o do Sado. Só com as campanhas sanitárias da I República e a larga utilização de produtos químicos em áreas de águas estagnadas durante o Verão, foi possível debelar a doença.

A luta operária

Recordámos que em meados dos anos de 1860, com a conclusão do caminho de ferro mineiro, um primeiro e importante momento de protesto aconteceu em S. Domingos [335]. Ele partiu não directamente dos operários mas do vasto grupo ligado aos transportes entre a Mina e o porto do Pomarão. Se os operários a tempo parcial, vinculados ao mundo rural próximo não obtêm respostas às suas reivindicações, menos conseguirão os mineiros dos anos 70 e 80, desenraizados e flutuantes. Sabemos que as condições de assistência na doença e os níveis salariais em S. Domingos eram superiores às suas congéneres portuguesas do Sul de País, mas a residência no núcleo mineiro e o trabalho não estavam garantidos. Os problemas que acontecem nos mercados económicos do sector durante a segunda metade da década de 80 reflectem-se na produção da mina [336].

A primeira greve de grande dimensão na Mina de S. Domingos ocorre nos finais de Agosto, inícios de Setembro de 1907 [337] em pleno regime dictatorial e claramente

[333] R. Jorge *et al.*, 1906, p. 14. Na imprensa local os anúncios a diferentes remédios contra as febres são uma constante nos meses de Verão e Outono: Sezões. Não é preciso consultar ninguém para as dores de cabeça, arrepios pelo corpo, calafrios e molleza. Sezões, Febres ou Maleitas, comprem só as 'Pilulas Mata Sezões', marca registada e cura radical, 1/2 caixa 250, caixa 410 réis." (*Guadiana*, 29 de Agosto de 1909, p. 3).

[334] F. Rocha, 1930, p. 129. Sobre a malária no Portugal mediterrâneo, ver O. Ribeiro, 1987, p. 54-55.

[335] Em 1863 *O Bejense* informava: "[...] ninguém ignora que (o jazigo) de S. Domingos dava até há poucos dias trabalho a 4 ou 5 mil braços e desde que (a empresa) concluiu o seu caminho de ferro americano, e não admite hoje senão os *exploradores internos* [...]" (cit. por Paulo Guimarães, 1989, p. 18). Um outro movimento reivindicativo acontece em 1865, na sequência de faltas de pagamento. Sob a ameaça dos mineiros, os ingleses ferem a tiro vários dos amotinados (cfr. id., 1994, p. 261). "O motim ocorrido em 1865, determinou a requisição permanente de um destacamento militar composto por vinte e cinco praças, montante que, em 1874, sobe para o dobro. Para além deste destacamento oficial, a empresa concessionária sempre manteve uma policia privada e, entre os primeiros edifícios construídos, contava-se uma prisão." (Helena Alves, 1992, p. 200). Em Rio Tinto, entre "[...] 1874 y 1888 hubo huelgas bastante frecuentes en ciertas secciones de los trabajadores de las minas, pero eran conatos medio ahogados, mal coordinados y rapidamente extintos." (D. Avery, 1985, p. 185).

[336] "Em 1889, seriam despedidos mais de um milhar de trabalhadores e a produção não atingiria as 180 mil toneladas." (Paulo Guimarães, 1989, p. 21).

[337] E não em 1909, como afirmam M. Villaverde Cabral (1979, p. 207) e Paulo Guimarães (1989, p. 53).

contextualizada na vaga que varre o País desde o início desse ano e donde o republicanismo tirará largos dividendos. Os soldadores de Setúbal, o sector textil da Covilhã, as manufacturas do Porto e a mais lembrada greve académica em Coimbra, provocam uma situação de excepção que o segundo governo de João Franco procura ultrapassar através da ditadura. Assim, apesar de todos os perigos e das apertadas leis de imprensa que proibem a saída de muitos periódicos, os mineiros de S. Domingos reivindicam os seus direitos e até nós chegam algumas notícias. O *Guadiana*, orgão do Partido Progressista que apoiara Franco no seu primeiro mandato, faz-se eco das dissidências posteriores do partido com o ditador. Nas linhas do articulista é patente a coragem na difusão de opinião num momento em que a censura cala a imprensa por todo o lado, o que se ilustra além do mais, pelo clima de secretismo (e temor) que então se vive.

> "A greve na Mina de S. Domingos.
> Não é possível obter notícias exactas do estado desta greve. As que nos chegam de Pomarão são por vezes contradictorias com as de Mértola de maneira que não nos é fácil dar aos nossos leitores informações exactas daquelle importante movimento. Os factos porém demonstram que se a greve não está terminada não faltará muito para isso. Em Pomarão recomeçou o trabalho visto que os vapores que lá permaneciam já desceram carregados e os que aqui esperavam seguiram para lá. A isto temos de limitar as nossas informações, visto que da mina se algumas notícias vêem do estado exacto da greve, quem as recebe guarda-as não as communicando a ninguém." [338]

O "realismo acomodatício" de *O Campo de Ourique*, de Aljustrel, deixa-nos a segunda informação sobre o espaço que o fenómeno grevista atinge. No Guadiana, o tráfego mineiro havia sido suspenso e com ele a própria informação, pelo Campo de Ourique circulavam já os operários sem trabalho, em direcção às minas mais próximas.

> "A greve das minas de S. Domingos teve finalmente o seu termo, sem mesmo definirem a solução das exigências do operariado. Não temos que apreciar as razões que levaram os operários a manifestarem-se contra o regulamento dos trabalhos e a exigirem augmento de salário. Só desejamos assentar que as greves em estabelecimentos mineiros, nas actuaes circunstâncias, prejudicando necessariamente as empresas, não são menos desfavoraveis aos operarios. A crise de trabalho que de dia a dia se vae manifestando em todos os pontos do paiz, tem trazido às minas de Aljustrel um avultado número de individuos em demanda dos meios de subsistencia e nós sabemos que a empresa terá dentro em pouco de despedir muitos operários." [339]

---

[338] *Guadiana*, V, 223, 5 de Setembro de 1907, p. 2.

[339] *O Campo de Ourique*, X, 432, 8 de Setembro de 1907, p. 1. Como testemunho do observado por essa data *in loco*, Beauregard e Fouchier afirmam sobre Aljustrel: "La mine d'Aljustrel occupe 400 mineurs à 3 fr. 50 par jour dans cinq puits, et 1400 ouvriers ou manoeuvres à 2 fr. 50. Le syndicat tel qu'il fonctionne chez nous y est encore inconnu." (1908, p. 137).

O desfecho do movimento grevista de 1907 em S. Domingos, é narrado pela pena anarquista de Aquilino Ribeiro na *Vaguarda* (ver Doc. n.° 59), periódico republicano de Lisboa, a 3 de Outubro: "No granel da rebellião foram presos alguns mineiros, uns doze e remettidos n'um sarilho de Kropatcheks, de mãos algemadas como sicários de esquina, para uma prisão longínqua. Atravez da charneca infinita do Alemtejo os clamores mal se ouviram." [340] O movimento operário ganhava nova força, a que não é alheia a influência dos sectores republicanos. Um ano depois o novo regime era implantado, mas as alterações nas condições de trabalho foram poucas.

Integrada no amplo movimento de formação de associações de trabalhadores rurais e industriais [341], uma *sui generis* organização formou-se em 1911, no Pomarão, a "Associação dos Trabalhadores do Mineral", dela fazendo parte os operários relacionados com a exportação das pirites [342]. À semelhança de diversas outras suas congéneres criadas na região, a "Associação dos Trabalhadores do Mineral" teve vida breve e sem repercussões. Com o eclodir da I Guerra Mundial e a consequente crise económica que atinge todos os sectores da vida do País, a Mina reduz drasticamente os seus efectivos. Em meados de Agosto de 1914 a Câmara Municipal de Mértola discute os "[...] meios a empregar para debelar a grave crise operária que atravessa este concelho, já pela escassez das colheitas no corrente ano, já pela paralização dos importantes trabalhos na Mina de S. Domingos, já pelo repatriamento de centenas de operários naturaes d'este concelho que trabalhavam nas Minas Hespanholas." [343] Em 1915 dão-se despedimentos em massa do operariado. Em resposta à

---

[340] Aquilino Ribeiro, 1907, p. 1. Paulo Guimarães com base num relatório enviado ao Governo em 1909, explicita as reivindicações e os resultados obtidos pelos grevistas: "À frente do movimento encontravam-se os mineiros e os barreneiros, que reivindicavam o horário de 8 horas de trabalho, aumentos salariais para os barreneiros de 600 para 700 réis diários e o pagamento de metade do jornal aos que ficassem incapacitados para o trabalho enquanto permanecessem em tratamento. No dia seguinte, todos os serviços da mina tinham paralisado. A polícia privativa mostrou-se incapaz de fazer frente a uma força de dois mil operários e foram requisitadas 50 praças de cavalaria e 52 de infantaria que obrigaram a fazer funcionar os serviços vitais da exploração. Assim, a 5 de Setembro, a maioria dos sectores da mina estava em laboração, mas a *Mason & Barry* teve de satisfazer as principais reivindicações dos grevistas, à excepção do aumento salarial dos barreneiros." (1989, p. 53).

[341] Das vilas próximas, Serpa parece ser uma das que mais conta com uma organização forte do sindicalismo rural. Escasso tempo depois de implantada a República noticia *O Sindicalista:* "O sindicato dos ruraes tem 550 socios. Ocupa um edificio regular no largo Mouzinho d'Albuquerque, no qual os ruraes teem instalados um gabinete de leitura, aula primaria, sala de sessões, gabinete de direcção, jardim, etc. Os ruraes de Serpa teem tambem uma cooperativa e uma associação de socorros mutuos, com o capital social de 18.000$000. Esta possue edificio próprio, biblioteca e uma vasta sala de sessões, que pode comportar 800 a 1000 pessoas." (cit. A. Ventura, 1977, p. 65). O concelho de Serpa será uma das áreas onde as greves do Verão de 1911, mais se fazem sentir (cfr. A.P.Pereira, 1983, p. 484).

[342] "Este sindicato tomou uma feição que lembra as velhas corporações de ofícios, revelando simultaneamente influências do sindicalismo britânico: exigia da empresa o direito de nomeação do encarregado dos Serviços Marítimos e o de julgar os trabalhadores marítimos que cometessem qualquer falha; exigia ainda que só os seus associados e os filhos da povoação mineira podessem ocupar um lugar na empresa e que as tabelas salariais fossem estabelecidas pela associação." (Paulo Guimarães, 1989, p. 54).

[343] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/38, fl. 14.

natural reacção dos mineiros, a empresa chega mesmo a solicitar o reforço dos efectivos militares presentes na Mina [344].

2.7 - As virtudes e os malefícios da mina estrangeira

Em *Política e Economia Nacional*, Oliveira Martins afirmava a propósito das exportações portuguesas com base em valores referentes a 1880: "Gado - 2000 contos. Peixe - 500 contos. Cortiça - 2800 contos. Vinhos do Porto - 7000 contos. Outros - 2600 contos. Fructas e legumes - 1800 contos. Lãs - 300 contos. Minérios - 2000 contos. Azeite - 100 contos. Diversos - 900 contos. Eliminemos d'esta columna os minerios que na sua quasi totalidade provem de S.Domingos e pertencem a inglezes: só cá nos ficam os salários dos jornaleiros." E acrescenta mais adiante: "As casas ou companhias inglezas que exportam a cortiça de Lisboa, o minério de S. Domingos e a grande parte dos vinhos do Porto, são delegações ou agencias de casas de Inglaterra: os lucros da exportação vão para lá, não ficam entre nós - senão mostrem-nos em que e como se traduz no capital e na propriedade do paiz a consolidação d'esses lucros." [345] A Mina de S. Domingos como polo de desenvolvimento económico, foi desde a sua redescoberta, alvo de análises críticas. Primeiro por parte da própria empresa exploradora para justificar a sua existência e continuidade, depois, por parte dos poderes públicos, nas diversas inspecções efectuadas. Às leituras feitas por quem administra e defende a empresa e às elaboradas pelas instituições oficiais centrais ou locais (num diálogo nem sempre fácil e pacífico), juntam-se as leituras "externas" que, com o correr dos anos, criam cada vez mais força e forma. Os "teóricos" (políticos, economistas), a imprensa, as organizações sociais fazem ouvir as suas vozes.

---

[344] O mesmo clima existiria do lado espanhol, em Rio Tinto: "[...] 1913 inaugura un elemento nuevo: la lucha sindical bien organizada contra la Compañia que va a durar 7 años seguidos, hasta 1920, con una viulencia que llegó a tener tambien un climax de sangre en agosto de 1917, en la huelga revolucionaria de toda España." (Gil Varón, 1984, p. 122). O representante consular de Portugal em Ayamonte informava em Dezembro de 1914: "Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Ex.ª que, em virtude da falta de trabalho n'esta provincia e prevendo que possa agravar-se ainda mais a situação das classes trabalhadoras, o Governo Civil de Huelva está dando facilidades para se transportarem às suas terras e concedendo para esse fim passagem gratuita pelas linhas ferreas aos operarios estranhos a esta região, incluindo n'esse numero varias familias de operarios portuguses, chegando alguns d'elles, naturaes do norte de Portugal, a ser repatriados pelo mesmo Governo Civil, pelas linhas hespanholas, desde as minas onde se encontravam até à fronteira mais proxima das suas terras nataes." (MNE, Correspondência recebida dos Consulados, Série B, Ayamonte, Cx. 580). Em 1920, 235 mineiros portugueses serão recrutados para furarem uma greve em Rio Tinto, instalando-os a administração da mina em El Campillo, povoação pouco conotada com o movimento sindical (L. Gil Varón, 1984-a, p. 324).

[345] J. P. Oliveira Martins, 1885, p. 123 e 150.

Um dos temas mais evocados a propósito da real importância da Mina de S. Domingos na economia portuguesa em geral e na da área envolvente em particular é o do imposto pago ao Estado pela companhia exploradora [346]. Há que lembrá-lo aqui apenas para demonstrar que nunca podendo ser esse o principal factor de desenvolvimento das áreas contiguas, ele constitui, de facto, uma muito pequena quantia paga por uma tão considerável exploração, como os políticos e ideólogos republicanos não se cansaram de denunciar.

O imposto (ou os impostos) a pagar e o realmente pago, foi infindavelmente discutido ao longo de toda a existência da mina. Discutido entre a empresa e o Estado, entre esta e as Câmaras Municipais, entre estas e o Estado... Do complexo texto da Lei, tirou partido a empresa no cálculo do imposto sobre a produção, já que apenas os industriais possuíam os dados seguros do extraído, do exportado, do vendido e do chegado aos portos de destino. O Estado português sempre protestou mas sempre se revelou inábil ou propositadamente complacente, frente às pressões políticas e diplomáticas e às vantagens que a mina porporcionava, solucionando temporariamente problemas económicos e sociais graves da área [347] (ver Doc. nº 15). Os poderes locais protestaram porque também eles queriam ser beneficiários directos, já que directamente eram os explorados [348]. O processo judicial entre a Câmara de Mértola e a Mina de S. Domingos, com vista à primeira cobrar imposto sobre a exploração, arrasta-se durante anos e anos sem resultados positivos (ver Doc. nº 47). Em Junho de 1898 a Câmara de Mértola envia ao Rei uma representação historiando todo o processo:

---

[346] "L'impôt fixe est de 80.000 reis par unité de terrain de dix-mille brasses carrées. L'impôt proportionnel ne peut dépasser 5% du produit net." (A. Figueiredo, 1866, p. 105).

[347] Raul Brandão narra nas suas *Memórias* pela voz de José de Azevedo, Ministro dos Negócios Estrangeiros, um curioso episódio sobre as relações luso-inglesas: "Quando tomei posse da pasta dos Estrangeiros apareceu-me no Ministerio um segundo secretário da legação inglesa com um papel para assinar. Li, pus-me vermelho como um pimento e disse: - Não assino isso [...] Sabe o que era o papel? O papel que todos os ministros dos Estrangeiros assinam logo que tomam posse? É a obrigação de que não faremos isto, aquilo e aqueloutro sem permissão da Inglaterra. É vexatório? É, mas é a Inglaterra que nos tem valido sempre." (II, s.d., p. 46). Sobre as relações políticas luso-britânicas durante a 1ª República, ver J. Vincent-Smith, 1975.

[348] Por exemplo, em Agosto de 1880, a Câmara de Mértola recebe reclamações do "[...] Visconde Mason de S. Domingos e d'Alonso Gomes d'esta villa requerendo que as suas collectas lançadas sobre os rendimentos das minas de que são concessionários e gerentes fossem eliminadas, allegando que taes rendimentos estão isentos das contribuições municipaes directas. Foram indeferidos [...] E seria uma flagrante injustiça se se desse similhante recepção para com os concessionarios de minas, enquanto que todos os municipes, sem exclusão do miserável jornaleiro, contribuem segundo os seus haveres para as despesas do concelho. Não há tambem motivo para estranhar a superioridade da sua collecta; pois que ella está em perfeita relação com os seus lucros e commodos." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/24, fl. 39v).

"Passaram-se alguns annos sem que a companhia concessionaria ou a exploradora da indicada mina pagasse pelos seus lucros, imposto algum além daquelle que se acha estabelecido no artigo 40 do decreto de 31 de dezembro de 1852. A camara municipal, parecendo-lhe que aquella companhia devia contribuir para as despesas do municipio na proporção dos seus lucros, por lhe ser applicavel o § unico do artigo 115º do codigo administrativo de 6 de maio de 1878, então em vigor, e, consultando os melhores jurisconsultos do paiz, soube que aquella companhia estava sujeita como qualquer outro industrial do concelho a ser collectada em contribuição municipal directa, pelo rendimento da mesma mina, liquido das despesas que são levadas em conta para afixação do imposto proporcional de minas que tem de ser pago ao Estado; e, convencida do seu direito, collectou no anno economico de 1878 a 1879, a companhia La Sabina, concessionaria da mina de S. Domingos em contribuição municipal directa.

A companhia, reclamou contra a colecta que lhe foi lançada e sendo-lhe desatendida a sua reclamação recorreu para o Conselho do Districto, allegando, além d'outros fundamentos, que consistindo a contribuição municipal directa, nos termos do artigo 115º do codigo administrativo, em uma percentagem sobre as contribuições geraes do Estado, predial, industrial, ou pessoal, os impostos de minas não estavam comprehendidos em nenhuma d'estas contribuições." [349]

Só em 1901 se decreta a favor do município: "É fixada em 10 por cento sobre os respectivos impostos do Estado a taxa do imposto de minas, com que a empresa da mina de S. Domingos contribuirá annualmente para o cofre municipal do concelho de Mertola." [350] Mas a municipalidade protesta também porque, se da sua área de jurisdição saem avultadas somas de impostos para Lisboa, que se criem pelo menos infraestruturas básicas - uma ponte, algumas estradas - e se indemnizem as vítimas da poluição que a mina produz, os pescadores. Às primeiras pretensões faz o governo ouvidos de mercador e, às segundas responde que muito mais recebe de imposto mineiro que o cobrado sobre o pescado. Os municípios recolhiam, no entanto, outros impostos relacionados com minas mas sempre sem qualquer relação com o volume do extraído: "Não se pense que o imposto é o único rendimento que da industria mineira deriva directamente para o Estado. Dos manifestos nas camaras municipais, dos requerimentos pedindo concessões e autorizações para a transmissão das minas, etc., o Estado tira uma receita que em 1907 foi de cerca de 15 contos, em 1910 de 14, em 1913 de 26, em 1914 de 21.500$ e em 1915 de 15 contos." [351] Estas quantias que Manuel Rodrigues lembra como "a não esquecer", só tornam afinal os quantitativos cobrados pelo imposto mineiro ainda mais ínfimos já que, por exemplo, em 1907 eles foram apenas pouco mais do dobro das quantias colectadas em operações burocráticas realizadas pelo sector, junto da administração. Mas recuemos um pouco para nos apercebermos da real dimensão do imposto pago por S. Domingos, num contexto mais geral.

---

[349] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1 28, fl. 136v.

[350] *Collecção Official de Legislação Portugueza*, 1901, p. 369.

[351] Manuel Rodrigues, 1921, p. 47.

Diz Manuel Rodrigues: "O imposto sôbre a exploração mineira, reveste duas modalidades - o imposto fixo, calculado segundo a área das concessões, e o proporcional, calculado segundo a produção." Será sobre esta segunda "modalidade" que se levantarão naturalmente as dúvidas mas, continua o autor: "Não obstante serem pesadas as suas taxas, tão pesadas que a elas se atribui algumas vezes a pequena prosperidade da nossa mineração, estes impostos representavam em 1900, 0,07% dos impostos directos e em 1917 aproximadamente 0,028%." [352] Estes ridículos números dão ideia do pouco que significavam como rendimento para o Estado português, os milhões de toneladas de minério saídos a bordo de navios estrangeiros, já que nem o frete de transporte se poderia cobrar, devido à inexistência de frota nacional. Em números globais, entre 1893 e a I Guerra Mundial, o valor absoluto do imposto sobre minas cobrado anualmente é quase sempre crescente, com duas etapas: entre 1893 e 1905 e entre 1906 e 1913.

1893	-	36.192$	1904	-	45.850$
1894	-	35.755$	1905	-	41.953$
1895	-	34.251$	1906	-	51.886$
1896	-	33.972$	1907	-	56.615$
1897	-	38.946$	1908	-	52.787$
1898	-	42.266$	1909	-	49.742$
1899	-	47.494$	1910	-	60.290$
1900	-	47.793$	1911	-	61.520$
1901	-	43.630$	1912	-	70.245$
1902	-	44.197$	1913	-	79.399$
1903	-	42.280$	1914	-	66.283$

Fonte: *Boletim de Minas,* 1914, p. 10.

Numa primeira fase, a partir de 1896 a subida é lenta com um "patamar" entre 1901 e 1905, a partir daí, e apenas pontuada pelos conturbados anos de 1909-1910, a subida dos valores é mais rápida. Poderíamos pensar, entre outras razões, na maior procura e mais elevados preços que atingem os mercados internacionais dos minérios nos anos que antecedem a guerra, mas o valor destes números é para a economia portuguesa cada vez menos significativo. Com o conflito europeu e após a primeira quebra de 1914, os valores sobem em flecha. O imposto mineiro cobrado pelo estado português junto das explorações em 1917 é de 386.350$. Ora, como deixou dito Manuel Rodrigues ele representa apenas 0,028% do total dos impostos directos.

[352] *Ibid.*

Analisemos agora o peso "distrital" do imposto mineiro num ano de "baixa" - 1914 - mas que o início do conflito europeu torna mais interessante de testar. Com base nos dados publicados pelo *Boletim de Minas* é claro o desequilíbrio do imposto cobrados às minas em laboração (Fig. 74). Beja destaca-se largamente, representando cerca de 53% do total do País. Para explicar este valor não será necessário referir a importância do estabelecimento de S. Domingos. Em segundo lugar estão as minas de Castelo Branco e de Vila Real e depois as de Bragança e de Aveiro, todas com valores entre os 4,5 e os 6 contos de réis, de imposto.

Vejamos a Mina de S. Domingos, como principal causa desta "macrocefalia" do distrito de Beja. Entre 1860 e 1880 ela pagou ao estado português 343.264$895 réis e, entre 1880 e 1905, 533.115$609 réis [353]. Mas porque pagou apenas estas quantias? Quanto poderia ou deveria ter pago? Desde o primeiro ano de exploração até 1882, a "Mason and Barry" entregou em média, como imposto ao Estado português, 148 réis por tonelada, segundo os cálculos de Paulo Guimarães, que lembra que para o mesmo período, "La Sabina" como empresa proprietária recebeu da sociedade inglesa 807 réis por tonelada. Quer dizer, entre o início da exploração e a década de 80 - vinte anos! - Portugal cobrou cerca de 447 contos, quando os proprietários se limitavam a aguardar o pagamento de 146 contos por ano [354]. Possuindo a "Mason and Barry" bons administradores e advogados em Portugal e inúmeros conhecimentos nos mercados ingleses fácil lhe era controlar e manipular estatísticas, legislação e informações diversas de modo a contornar o mais eficazmente possível o fisco [355]. Como podem então as finanças portuguesas ultrapassar toda esta teia que lhes escapa e que a companhia manipula sabiamente? A "Mason and Barry, Limited" irá pagando e provando que o que paga é ainda demasiado e o Estado exigindo critérios mais rígidos. Como para qualquer empresa multinacional, o grande inimigo não era o país onde se encontrava instalada mas os seus pares: as outras minas de pirites.

---

[353] F. A. Orey, 1907, p. 251.

[354] Paulo Guimarães, 1989, p. 16. "Na origem da questão fiscal que opunha o Estado à *Mason & Barry* está o cáculo do 'produto líquido' que, por definição, era 'a diferença entre as despesas de extracção feitas com uma dada quantidade de minério postas à boca da mina e o preço porque o mercado avalia essa mesma quantidade à boca da mina.' O problema residia em que o mercado não avaliava a quantidade do minério à boca da mina [...] Com o estabelecimento de processos 'metalúrgicos' e, mais tarde, hidro-metalúrgicos, para enriquecimento das pirites que não tinham valor comercial, a tarefa do Estado para determinar o imposto proporcional seria ainda mais difícil." (*ibid.*, p. 17). Noticiava a *Revista Minera*, em 1910: "Mason and Barry [...] En 1909 ha explotado 308.987 toneladas de mineral, con un beneficio de £ 55.684, que ha permitido distribuir à las acciones £ 46.293, ó sea el 25 por 100. [...] Ha sido, por consiguiente, un excelente negócio." (LXI, 2.257, 24 de Maio de 1910, p. 262).

[355] Apenas um exemplo. P. V. Sequeira na sua "Notícia" faz-se eco dos primeiros anos de quesílias sobre o imposto. Nos cálculos tentados pela administração portuguesa nos finais dos anos 70, foi tida em conta a conhecida bolsa de minérios de Swansea. A "Mason and Barry" protestará: "[...] as Juntas erradamente calcularam preço de venda do minério sobre o preço cotado no mercado se Swansea, onde os produtos da Mina nunca foram vendidos." E afirma Sequeira: "[...] fazendo-se o comercio dos minerios de S. Domingos particularmente e por meio de grandes contratos, previamente estabelecidos, não concorriam, por isso, estes produtos às vendas publicas nos mercados, de que os jornais industriais dão exacta noticia." (XV, 179-180, 1884, p. 631).

Fig. 74 – Impostos sobre minas colectados nos distritos de Portugal Continental, em 1914.

Fonte: *Boletim de Minas*, 1914.

A Mina de S. Domingos é bem o protótipo daquilo a que Magalhães Godinho chama as "ilhas de economia moderna perdidas na imensidão da tradicionalidade". E o seu enquadramento e características diz aquele historiador: "Conhecemos hoje bem, nas economias e sociedades que não se industrializaram, o dualismo em compartimentos quase estanques do arcaizante e do novo, sem que este reestruture - porque tanta vez ao serviço de interesses nada interessados numa autêntica reestruturação. É que tal dualidade está relacionada com a situação de economias subordinadas, ficando o sector inovador no seio das últimas apoiado (quando não dependente) do sector expansionista das primeiras [...] A ineficácia renovadora dos focos de modernidade resultou quer das características com que estes se apresentaram [...] quer da inércia do grande conjunto em que se inseriram isoladamente." [356]

A Mina de S. Domingos cultivou sempre uma política de discrição que lhe interessava sobremaneira. Vários factores a isso ajudavam, de entre os quais a situação da mina no conjunto do território nacional. Os factos aí ocorridos chegavam tardiamente e de forma difusa a Lisboa. O isolamento de S. Domingos numa vasta área pouco povoada e com fraca rede de comunicações tornava mais fácil o controlo de gentes e de notícias. Os administradores tentam manter apenas as relações imprescindíveis com o poder [357]. Cumprem a Lei tentando sempre que possível dela tirar os melhores proveitos através dos seus representantes (advogados, directores) instalados nos diversos centros administrativos (Mértola, Vila Real de Santo António, Lisboa). O balanço apologético dos trabalhos mineiros e da obra social faz-se através dos relatórios exigidos pela burocracia institucional portuguesa; é perante ela que a companhia tem de responder, é a ela que se recorre para resolver conflitos de trabalho, para a concessão de novas regalias na exploração, para se ultrapassarem problemas diplomáticos. Algumas vezes porém, a "Mason and Barry" vê-se forçada ao confronto com a opinião pública: surgem então os poucos textos produzidos pela administração, vindos a lume em Portugal. Apenas três exemplos de distintos tipos.

Logo em 1865, o próprio James Mason redige especialmente para a *Exposição Internacional do Porto*, uma introdução ao catálogo das peças apresentadas pela empresa na citada mostra. O texto servirá repetidamente mesmo para os relatórios técnicos dos inquisidores oficiais. Descreve-se aí o enorme trabalho desenvolvido nesses primeiros anos

---

[356] V. Magalhães Godinho, 1980, p. 149-150.

[357] A propósito das resconstituições de espaços pretéritos em Geografia histórica afirmam A. Baker e D. Gregory: "We should focus our attentions not only on the creation of cultural landscapes but also on the geography of social cooperation and domination." (1984, p. 187).

(produção, equipamentos, exportação, etc) e lembra-se especialmente a drástica mudança operada em todo o extremo Sudeste do Baixo Alentejo, graças a essa acção.

> "Estava [...] reservado para a geração presente o commettimento de seguir os passos dos antigos exploradores, procurando nas entranhas da terra a materia util que alimentava a grande industria romana; e á actual empreza da mina de S. Domingos cabe a gloria de ter emprehendido e levado a cabo tão elevado projecto, quebrando, como por encanto, o silencio profundo que durante seculos reinou n'aquellas paragens, por meio da actividade industrial que ahi tem sabido introduzir, e obtendo em recompensa a realisação dos contos phantasticos e das lendas populares, traduzindo-se os thesouros encantados em prodigiosa quantidade de mineral util." [358]

Em 1893 sai anónimo um pequeno folheto intitulado *A Mina de S. Domingos e o Rio Guadiana*, onde a empresa se defende dos ataques da imprensa e da opinião pública sobre a forte poluição dos cursos de água da área, provocada pelas descargas das águas provenientes da lavagem dos minérios [359]. Todo o processo é descrito minuciosamente lembrando a atenção com que a empresa sempre seguiu os interesses das populações ribeirinhas e são especialmente referidos os benefícios directos e indirectos que poderes locais, regionais e centrais têm retirado ao longo dos anos da existência do empreendimento mineiro. [360] Conclui-se que nas críticas "[...] não entram em linha de conta outros beneficios resultantes às povoações de Villa Real de Santo António e de Mertola, assim como ao Estado, tanto pelas despezas feitas pelos vapores e navios e suas equipagens durante sua passagem em Villa Real, como pelas contribuições municipaes do pessoal da mina no concelho de Mertola, pela industrial, sumptuaria, etc. do mesmo pessoal, e por varias outras formas, mais ou menos indirectas." [361] A campanha terá pouco efeito. Em 1908 e 1909 são publicadas em Lisboa diversas peças jurídicas da autoria de Armelim Junior, um dos principais advogados da "Mason and Barry, Limited" em Portugal [362]. Divulga-se deste modo

---

[358] James Mason, 1865, p. 4-5. Ver Armando Castro, 1980, p. 158-159.

[359] "É pois para lastimar que haja quem por motivos menos decorosos, ou por mesquinhar personalidades e fechando voluntariamente os olhos à luz da verdade, se obstina em denigrar [sic] e hostilizar uma empreza cuja existencia tem sido fonte de tanto beneficio para os dois concelhos immediatamente interessados. Felizmente não tem sido essa a disposição do Governo Portuguez nem dos seus delegados e autoridades subordinadas, e a Mina de S. Domingos só tem a congratular-se da esclarecida protecção e invariavel benevolencia que até hoje lhe teem dispensado os Poderes publicos de toda a categoria." (*A Mina de S. Domingos...*, 1893, p. 29).

[360] "Importancia annual em termo medio, pelos annos de 1882 a 1892 inclusivé, de pagamentos feitos directa ou indirectamente por conta da Mina de S. Domingos, sob os titulos seguintes: Imposto de minas: 22.853$172; Contribuições geraes directas, predial, de registo, industrial, etc.: 1.599$186; Direitos de alfandega sobre material importado: 15.518$506; Contribuições municipaes e parochiaes: 5.728$ 898; Direitos de tonelagem de navios, pilotagens e gratificações a pilotos: 11.434$484; Custo de materiaes comprados em Portugal: 59.440$928; Salarios e jornaes ao pessoal da mina e suas dependencias: 215.000$000; Trabalhadores no transbordo de mineral fóra da barra do Guadiana: 19.069$084.Total por anno em termo medio: 350: 644$258." (*A Mina de S. Domingos...* 1895, p. 27).

[361] *Ibid.*, p. 28.

[362] Armelim Junior, 1908-a, 1908-b e 1909. Sobre os beneficios da exploração mineira estrangeira em geral e o papel dos advogados autóctones em todo o processo, diz Cuenca Toribio: "[...] este 'ejército de reserva', formado por el excedente demográfico y la falta de

a obra construída pela empresa ao estabelecer-se a sua defesa em diversos casos levados a tribunal [363].

Da parte do poder central sempre houve uma larga protecção ao empreendimento e aos seus administradores ingleses. As visitas régias (de D. Pedro V e de D. Carlos) e a sucessiva concessão de títulos nobiliárquicos a Mason, a Barry e aos seus descendentes são uma prova cabal. Da parte dos técnicos portugueses que constituíram as várias comissões para controlo da exploração, a admiração pela "exemplar" mina (com novas técnicas, com uma rigorosa organização, com serviços sociais invejáveis) é também uma constante nas primeiras décadas do processo. O que se discute também e que a nós mais interessa testar é todo o desenvolvimento (ou não) que a mina trás para o espaço envolvente. P. V. Sequeira comenta em 1883: "[...] o movimento comercial desde Vila Real de Santo António até Mértola, nas 2 margens do Guadiana, está tão intimamente ligado com a existencia da mina e depende tanto da sua vida que se podem atribuir, ainda que indirectamente àquele estabelecimento industrial o aumento dos rendimentos do Estado obtido naquela região nestes últimos anos." [364] E, no *Inquérito Industrial de 1881* pode ler-se: "A prosperidade que a exploração d'esta mina tem levado ao porto de Villa Real de Santo António, por onde se faz a exportação do minerio, levava-nos naturalmente a ter grande empenho em visitar as vastas edificações a que de Pomarão conduz um caminho de ferro [...] e conhecer no proprio local todos os factos que estavamos encarregados de inquirir." [365] Porém, face a uma inconsistente desculpa a comissão não visitará a Mina, quando afinal apenas se encontrava desejosa de ver a prosperidade do empreendimento.

A posição dos poderes centrais modificar-se-á progressivamente na última década do século XIX enquadrada em alterações de âmbito económico mas, especialmente, político e social, que se reflectem na legislação promulgada. De facto, é a partir de meados da década de 1890 que ocorrem mudanças significativas na legislação mineira que há muito não respondia, quer à quantidade, quer à diversidade de exploração existentes e aos múltiplos problemas que levantavam. Mas em causa estão fundamentalmente os métodos de avaliação dos impostos. S. Domingos é um dos bons exemplos do muito pouco que o Estado recebia face aos volumes exportados de minérios.

---

industrialización, drenó hacia el país, el miserable valor añadido concedido como remuneración por las leoninas empresas, algo más generosas con los abogados indígenas... Saldo bien raquítico de una balanza absolutamente descompensada." (s.d.[1976], p. 14).

[363] Ver na *Illustração Portugueza*, a reportagem de Adelino Mendes (1907).

[364] P. V. Sequeira, XIV, 163-164, 1883, p. 242.

[365] *Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Directo. 2ª parte*, 1881, p. 17.

Entre 1895 e a implantação da República, as portarias e decretos suceder-se-ão tentando pôr cobro aos diversos abusos existentes [366], sob a pressão e o ataque permanente das forças de oposição à monarquia contra a exploração estrangeira indiscriminada do território nacional [367]. Mas o possível aproveitamento das riquezas mineiras portuguesas no próprio País não é fácil. Um dos bons exemplos é o das pirites, então no seu auge de exportação, como privilegiada matéria prima para a indústria química alemã. Na opinião de E. Ackermann: "Quant à la grande industrie chimique, elle aura du mal à se développer au Portugal, car s'il est vrai qu'il y a du sel marin et des pyrites en quantités économiques, il n'en n'est pas moins vrai que le charbon manque, car ce qui existe en fait de charbon portugais n'est qu'une faible quantité et n'est même pas de bien bonne qualité. Et quoiqu'on arrive à avoir le charbon assez bon marché d'Angleterre, c'est toujours une mauvaise chose pour une industrie nationale d'être dans la dépendance de l'étranger." [368] Se recordarmos que mais de 90% da produção nacional de pirites dependia de S. Domingos, vemos o quanto este comentário e as críticas que a partir dele podemos construir se dirigem a "Mason and Barry" [369]. Que fez de facto a empresa em prol do desenvolvimento do País em que se encontra instalada? Onde está o sector de tratamento e transformação do minério? Em S. Domingos, no Pomarão, em Vila Real de Santo António? A vila da foz nunca poderá rivalizar com

[366] "Portaria de 30 de Abril de 1895, sobre juntas de avaliação de impostos: decretos: - de 28 de dezembro de 1899 que deu ao Governo a faculdade de estabelecer áreas reservadas e de 6 de junho de 1899 sobre jazigos de petróleo; portarias: - de 24 de junho de 1907, regulando o pagamento pelo registo de manifesto de minas; - 19 de junho de 1908, definindo o que deve considerar-se como substâncias úteis e aproveitáveis na concessão de minérios metálicos; - 17 de novembro de 1908, declarando cativa uma certa região; - 2 de janeiro declarando que os minérios, terras ou rochas de volfrâmio, existentes nas minas de volfrâmio faziam parte das respectivas concessões: - 29 de janeiro, não permitindo o aproveitamento dos jazigos aluviais na área reservada aos registos; lei de 30 de julho de 1915, regulada por decreto de 4 de agosto de 1915, que estabeleceu algumas disposições relativas à exploração, exportação, transito e venda de substâncias minerais; decretos: - de 18 de setembro de 1915 sobre registo de minas; de 25 de fevereiro de 1915 sobre transito de minério e de 23 de novembro de 1915, mandando que o continente da República constituisse apenas uma zona para tratamento de minérios." (M. Rodrigues, 1921, p. 118-119).

[367] E. Ackermann retrata a dependência económica portuguesa, em 1906: "Le blé est en partie américain, le beurre est anglais, la bière est allemande, le fromage est hollandais, la morue, si recherchée des Portugais, est surtout norvégienne, le port de Lisbonne, une partie des chemins de fer et une très grande partie des mines appartiennent, temporairement du moins, à l'étranger. Et quant aux entreprises portugaises, elles dépendent fort souvent des banques étrangères." (p. 103). Concretamente sobre a industria mineira, ver a opinião do autor in E. Ackermann, 1906.

[368] *Ibid.*, p. 102. Já no século XVIII, Vandelli se dava conta desse definitivo óbice ao desenvolvimento mineiro em Portugal: "Ha verdade porém, que as minas em Portugal por falta de lenha não se poderão aproveitar com utilidade, até que se não tire maior quantidade de carvão de pedra das minas de Buarcos, e se aproveitem as de Porto de Mós, e Ourém, ou se cuide em augmentar, e regular as matas." (1789, p. 182).

[369] Uma leitura sobre a dependência e a exploração do sector mineiro é também feita por Beauregard e Fouchier sobre Aljustrel e S. Domingos: "Des ces deux mines, d'où l'on à tiré déjà des centaines de millions, sinon des milliards, l'une est anglaise et l'autre belge, autrement dit, de ces fortunes, il ne reste dans le pays qui les produit que les salaires d'ouvriers et les défenses du haut personnel. Tout le reste émigre et va enrichir le voisin sous forme de dividendes ou de commandes de machines. C'est une curieuse constatation qui tout ce qui est de nature à rapporter est exploité par des étrangers. Le Portugais n'ose pas entreprendre ou, l'osant, il ne trouve pas un real pour l'aider." (1908, p. 135).

Huelva, onde os investimentos do capital estrangeiro foram aplicados de modo bastante distinto [370].

3 - A dependência estrangeira no sector mineiro

A alteração do discurso sobre as potencialidades económicas de Portugal ao longo do último quartel do século XIX, por parte de políticos e economistas como Alphonse de Figueiredo e G. Pery é reconhecida por Miriam Halpern Pereira: "Cerca de 1870, Portugal é geralmente considerado um país rico, cujo solo e subsolo escondem riquezas ainda não suficientemente aproveitadas, e o progresso industrial é encarado com idêntico optimismo." E acrescenta em nota: "Seria interessante estabelecer a cronologia da substituição desta concepção pela de Portugal como um país pequeno e inevitavelmente pobre." Acabando por avançar em seguida: "[...] a ideia de que Portugal possuia um futuro esperançoso, corrente até 1870-1875, ter-se-á desvanecido completamente no fim do século." [371] Para o caso do sector mineiro, como deixámos dito, a hipótese confere.

Aos textos apologéticos das décadas de 60 e 70, sucede-se um "silêncio" ao longo dos anos 80 e uma tomada de consciência cada vez mais forte por parte do operariado e dos poderes local e central, na década seguinte. A tudo não é alheia a realidade política portuguesa com a forte participação do movimento republicano. Em 1890, J. Ferreira Moutinho na sua interessante (e utópica?) proposta de criação de uma colónia industrial e agrícola no Algarve, elogia a prosperidade e o sucesso da exploração mineira de S. Domingos, confrontando-a com a tradicional apatia e decadência dos espresários portugueses a quem a mina pertencia antes diz e que não souberam aproveitar:

> "Antes de passarem à posse da actual empresa, as minas de Pomarão pertenceram a portuguezes, que só as souberam desvalorisar, descoroçoando das lides por falta de coragem, de capitais e quiçá, principalmente, por falta de luzes. O Sahará onde jazia o fabuloso thesouro occulto no centro da terra foi em breve transformado pela constante e inexcedivel actividade ingleza, em laboriosa officina onde pullulam de vida e animação milhares de operários, onde silvam as machinas e doram incessantemente as locomotivas, onde abundam todos os elementos necessarios à existencia, não esquecendo os de recreio, de confôrto e até de luxo; porque alli, de par com a taberna, ergue-se o templo; ao lado da forja apruma-se a bibliotheca; por cima das galerias subterraneas, humidas e mephiticas, alvejam habitações alegres, arejadas

[370] I. Berent *et al.* classificam as exportações portuguesas em geral: "[...] though they could hardly be called colonial in charecter, were in sectors that could only minimally stimulate her internal economic transformation." (1980, p. 555).
[371] M. H. Pereira, 1983, p. 9-10.

e limpas; levanta-se entre tufos de flores o palacete gracioso, o casino recreativo, o theatro moralisador, o hospital caritativo...

Data de 1859 a cedencia d'este Potosi à Companhia, que não trepida nem vacilla ante as mais arrojadas despezas e medidas tendentes ao seu aproveitamento. [...] O Estado recebe d'alli annualmente uma verba approximada de 40.000$000 réis! [...] Quem mais prejudica Portugal: (note-se que não emprego o verbo *roubar*, tão dissonante e impertinentemente por ahi vulgarisado hoje) - o inglez que veio arrancar ao amago da terra uma riqueza abandonada, desperdiçada por nós, fertilisando o ermo esteril, enriquecendo o local condemnado à charneca; ou o portuguez indolente que não soube aproveitar os beneficios com que a natureza dotou o sólo da patria?" [372]

Como vimos, a primeira greve em S. Domingos data de 1907 e ela é também pioneira no conjunto do sector [373]. Professores e escolas disseminam-se pelo interior do País. A imprensa local difunde notícias e ideais. O trabalho e o patrão adquirem outras imagens e, instaurada a República, os princípios ganham corpo e os panfletos passam a texto denso, procurando concretizar princípios e definir directivas. Porém, muita da força revolucionária enche ainda as palavras [374]. Mas às leituras apaixonadas somam-se as análises mais reflectidas que procuram inventariar processos (recolhendo números e casos), denunciar situações e, finalmente, propôr soluções através da concretização da lei [375]. Mas é a própria legislação, afinal, que face às pressões económicas, políticas e diplomáticas, testemunhando a força destas, concede mais liberdade de movimentação e actuação ao capital estrangeiro, em especial ao inglês [376]. Ezequiel de Campos em *A conservação da riqueza nacional*, obra

---

[372] J. F. Moutinho, 1890, p. 50-51.

[373] L. da Cunha Gonçalves explica deste modo a difusão dos ideais republicanos no Alentejo: "Colocado entre o islamismo e o cristianismo, o mosárabe alentejano tornou-se scéptico; enfraqueceu-se a sua religiosidade; e nesta quási indiferença continua o alentejano rústico, mòrmente no districto de Beja. E assim se explica como entre os camponeses dêste districto pôde ser intensa a propaganda da idéia republicana e o está sendo agora a idéia bolchevista, - ambas irreligiosas." (1921, p. 124).

[374] Em 1912, o Fundo de Defesa Nacional publica em Lisboa o *Processo relativo ao projecto do estabelecimento das industrias do cobre e do ferro...* Sobre as minas de cobre, comenta-se: "Conviria por ventura formar uma companhia para explorar uma loja de barbeiro, nomeando três directores, um secretário, um barbeiro consultor e mais dignidades, todas largamente remuneradas? Pois isto seria tam logico como é a formação de uma companhia com administradores em Londres, Paris ou Berlim, secretários, engenheiros que fazem anualmente quatro viajatas a Portugal custando £500 cada uma, um pessoal enorme e todo fartamente remunerado, tudo isto enfim para explorar uma mina que produz cinco, dez ou mesmo vinte toneladas de minério por dia, o que daria um bom lucro quando fosse tratada por um só homem, mas que se traduz em ruína quando lavrada por conta de uma companhia. Neste último período fica em resumo a história de centenas de concessões de minas em Portugal."(p. 12).

[375] "Relembrando agora os numeros que durante os ultimos setenta anos representam a vida da industria mineira vemos que, se não denunciam crises demoradas, revelam contudo um progresso modesto e lento, uma situação que por vezes parece regressiva. [...] Mais lento ainda é o aumento da produtividade das explorações. [...] Em 1871 o minério extraido valia já 1.241 contos, em 1881 pouco mais de 1.372 contos; em 1900, 1.536 e em 1910, tantos anos depois 2.048 contos." (M. Rodrigues, 1921, p. 190). Segundo Pedro Lains os valores percentuais dos minérios no conjunto das exportações portuguesas foram de 7,1 na década de 60; 7,8 na de 70; 5,4 na de 80; 5,3 na de 90; 3,9 no primeiro decénio do nosso século e de 3,4 entre 1905 e 1914 (1986, p. 395).

[376] Segundo o tratado estabelecido entre Portugal e o Reino Unido, em 1914: [...] os subditos ou cidadãos de cada uma das Partes Contratantes terão permissão de ir livremente com os seus navios e cargas a todos os lugares, portos e rios nos territórios da outra a que os subditos ou cidadãos nacionais tenham ou possam ter acesso. Não estarão sujeitos, com relação ao seu comércio ou industria nos territorios da outra, quer a sua residenncia tenha um caracter permanente ou temporário, a quaisquer direitos, taxas, impostos ou licenças de qualquer espécie diferentes ou mais elevados dos que os que são ou podem ser impostos aos subditos ou cidadãos nacionais, e gozarão os mesmos direitos, privilegios, liberdades, imunidades e outros favores em matéria de comercio e industria que sejam ou possam ser gozados pelos

datada de 1913, traça um interessante enquadramento geográfico, económico e técnico do minério de cobre português no sul do País:

> "Parece averiguado que não temos filões cuperiferos que valha a pena explorar para, com os minérios pobres, fazer a instalação da metalurgia do cobre em boa escala. É possivel que, completo o caminho de ferro do vale do Sado e mais alguns de valor agrícola e mineiro do sul do paiz, convenha instalar o tratamento no paiz dos minerios e mates, dos cementos cupricos e do cobre das fabricas de superfosfatos, em vez de os exportar. Sem de modo algum querer invadir as especialidades dos cabos electricos, dos fios delgados e d'outras peças de consumo muito restrito e de maquinismos dispendiosos haveria nas 500 t. de peças simples e bronzes em barras grossas ou em fundição lugar para a actividade de uma pequena fabrica metalurgica do cobre. Preparado o porto de Setubal e em exploração o caminho de ferro do vale do Sado, não falta o ensejo e boas condições. As minas piritosas, exploradas principalmente pelo cobre, passarão com o tempo a minas de enxofre: e podem dar vasto campo à industria nacional." [377]

Terminada a I Guerra Mundial, durante a qual se divulgou e se reconheceu mais claramente o papel que cada país ou bloco desempenhava política e economicamente na cena internacional e, correspondendo ao apelo dos movimentos sociais que por toda a Europa acontecem, os diversos e flagrantes exemplos do colonialismo estrangeiro em Portugal são directamente denunciados:

> "Nas minas, que pertencem quási na sua totalidade aos estrangeiros que aqui vêm explorar-nos, quem, em geral, manda, é o personagem, de fora importado, capataz lá, e em Portugal grande senhor, mercê da nossa complacencia e de um resto de servilismo que ficou dos tempos da malga à porta do convento e da educação jesuítica que continua dominando as províncias [...] tribute-se fortemente o concorrente estrangeiro que aqui vem explorar-nos e que tem sido até à data um dos mais funestos elementos perturbadores do nosso modo de ser, desnacionalizando-nos sistematicamente, chamando-nos pobre e empobrecendo-nos, enquanto ele enriquece e abála depois, ou aqui fica, amesquinhando-nos sem pudor algum, e ainda por cima protegido pelos consules, alguns dos quais são também homens ou firmas de negócios vários [...] Não é de aceitar que tenhamos esse enorme capital fixo nas mãos e para negócio exclusivo de estrangeiros, ou dos aportuguesados, por interesse industrial, num jogo de venda de concessões em que eles tudo lucram e o país nada aproveita. A nacionalização das minas e a partilha racional das terras impõem-se indispensáveis ao equilíbrio das forças sociais e ao desenvolvimento da fortuna colectiva." [378]

---

subditos ou cidadãos nacionais [Artigo 1°]" E no Artigo 4°: "[...] será também permitido [...] exportar livremente o produto da venda da sua propriedade e os seus bens em geral, sem estarem sujeitos como estrangeiros a outros ou mais elevados tributos." (*Compilação até 31 de Outubro de 1929...*, 1929, p. 66-67).

[377] Ezequiel de Campos, 1913, p. 211. Em 1919 publica José de Campos Pereira, *Portugal Industrial. Caracteristicas, números, comentários,* interessante estudo pela quantidade e qualidade de informações sobre o sector mineiro. "Segundo a estatística de 1914 havia nesse ano em exploração 585 concessões de minas de minérios metálicos, ocupando uma superfície de cerca de 30.000 hectares, e 26 concessões de minas de combustíveis minerais ocupando a superfície de 3.000 hectares. A maior parte destas concessões, com pezar o dizemos, está porém nas mãos de estrangeiros, e a sua negociação e exploração tem sido, nos últimos anos, causa de grandes e proveitosos negócios para eles." (p. 57). Ezequiel de Campos dá os seguintes números para as minas concedidas em 1912: 532 concessões, 287 das quais dadas a estrangeiros (1913, p. 173)

[378] J. Campos Pereira, 1919, p. 193-194. Em 1958 John Webb estimava que num século de exploração das Minas de S. Domingos haviam sido extraídos 20 milhões de toneladas de pirites de cobre (1958, p. 129).

A nacionalização é ideia difundida como solução ideal e definitiva, embora os adeptos não pareçam ser a grande maioria: "[...] a nacionalização das minas tem em Portugal raros partidários. Abonam mal a competência economica do Estado português as explorações directas que realizam, os transportes marítimos terrestres e o sistema de abastecimentos que organizou durante e já depois da guerra." [379] À ideia de colonialismo/colonização soma-se a da compreensão de estratégias económicas por parte dos grupos empresariais com base na articulação de espaços de origem da matéria prima e de mercados mas propondo-se também a transformação do extraído. Indústria mineira complementar de indústria metalúrgica é mais uma ausência presente a provar a dependência externa perante o capital estrangeiro. Os dois sectores estão completamente dissociados, não existindo o mínimo contacto entre produtores de matéria prima e consumidores de produto semi-transformado [380]. A lacuna explica-se pela ausência de importantes e rendáveis núcleos de unidades transformadoras e da concentração de capitais só existentes (uns e outros) nos tradicionais e grandes centros industriais da Europa do Norte [381].

Pelo fim da primeira década do nosso século as pirites de S. Domingos são numa muito pequena parte transformadas em Portugal com o fim delas extrair o enxofre para o fabrico de adubos [382]. Num incisivo texto publicado em 1925 e intitulado *Porque importamos cobre?* Luiz de Castro e Solla comenta: "O cobre representa para nós um scenario de teatro. Fabricamos cementos cúpricos, que exportamos recebendo ouro em

---

[379] E acrescenta M. Rodrigues: "Grande número de concessões, as melhores concessões de cobre, de ferro, de volfrâmio e urânio, etc., pertencem aos estrangeiros. O benefício que provém desta colonização de capitais [...] é pago com usura, porque não só os dividendos saem do país mas, o que é peor, como as empresas concessionarias possuem metalurgias nos seus países e os minérios que aqui exploram são geralmente para a exportação segundo as necessidades dessas oficinas, não raro sucede que as minas portuguesas são apenas minas de reserva, paralizadas sob vários pretextos até ao dia em que se esgotarem os jazigos que em outras regiões tais empresas possuem." (1921, p. 201).

[380] Em resposta ao questionário que lhe é feito, integrado nos trabalhos do Inquérito Indústrial de 1881, responde João Burnay, como administrador de uma empresa de construções metálicas, sita em Lisboa, a Santo Amaro: "As matérias primas que importo são: ferro coado, forjado, aço, cobre, zinco e estanho. Estas matérias primas vem geralmente da Bélgica e da Inglaterra, e nenhuma d'ellas é produzida em Portugal. Os produtos fabricados na minha officina são: coberturas metallicas, barcos a vapor, pontes, tubagem e machinas industriaes." (*Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Directo. 2ª parte*, p. 13). A tradição vem de longe: já no século XVIII, Portugal era um dos bons clientes do cobre inglês, juntamente com Espanha (cfr. J. Harris, 1964, p. 12).

[381] Para Sebastián Coll todo este processo é uma prova mais de todo um modelo de claro colonialismo: "Desarrollo de las actividades extractivas a cargo en buena parte de empresas extranjeras, exportación de mineral en crudo o a lo sumo de productos semitransformados en el caso de que resultase más economico, frente a importación de productos terminados caracterizan al sector en forma que le cabe plenamente el calificativo de colonial." (S. Coll Martin, 1977, p. 11).

[382] F. A. Orey, 1907, p. 163 e *Revista de Obras Publicas e Minas*, XLIII, 1912, p. 165. Ainda que a fábrica da Póvoa inicie a laboração mais cedo, Armando Castro lembra que a unidade de produção de superfosfatos do Barreiro apenas entra em actividade em 1913. Em 1907 produziram-se 8.000 t de superfosfatos e importaram-se 123.000; em 1911, produziram-se 12.000 e importaram-se 143.000; em 1916 produziram-se 121.000 e a importação desceu a 65.000 toneladas (A. Castro, 1947, p. 38). Contrariamente à informação divulgada por M. Villaverde Cabral (1979, p. 238), não temos qualquer notícia de que o transporte das pirites de S. Domingos para o Barreiro tenha sido alguma vez feito por caminho de ferro.

troca, scenario visto da plateia. Importamos cobre refinado, em obra, ligas, etc., e sai ouro que paga: a mão de obra estrangeira quando temos tantos braços desocupados, lucros comerciais, direitos, impostos e transportes; veem-se pelas costas a lona e o papel pintado pregados numa armação de pinho." [383]

Desde os anos 70 a historiografia portuguesa tem vindo a analisar com bastante atenção os diversos aspectos da indústria no século XIX. Os contributo mais recentes e mais interessantes são os divulgados pela Nova História Económica. Mais do que discutir a "Revolução Industrial" ou a "Industrialização" e os seus "surtos", o esforço tem sido no sentido de um vasto enquadramento do fenómeno às escalas europeia e nacional, metodologia indispensável para a sua compreensão. As análises comparativas têm trazido novas hipóteses explicativas que refutam em parte, as largamente aceites. Afirma Jaime Reis: "A conclusão é que a ausência de políticas fomentadoras deste tipo de industrialização e a falta de talento empresarias poderão ter demorado um pouco o crescimento económico, mas tiveram muito menos influência do que a escassez de oportunidades reais determinada pela base de recursos naturais, a tecnologia e a configuração dos mercados externos." [384]

O estudo do comércio externo *versus* o crescimento económico de Portugal foi nesta linha, o objecto de trabalho de Pedro Lains, que procura demonstrar a ausência de significativos surtos de expansão industrial. Os motivos são dois, segundo o autor: "O primeiro relaciona-se com a elevada dependência da indústria portuguesa em relação às importações [...] O segundo [...] dever-se-ia ao facto de a indústria portuguesa produzir para um mercado interno pequeno e protegido, o que apenas permitia uma margem de expansão reduzida." [385]

As características do fenómemo mineiro e metalúrgico em Espanha são muito diferentes mas, à semelhança do ocorrido em Portugal também são dois os momentos em que os protestos se elevam: na sequência do *boom* ocorrido pelos anos de 1860 e no final do século, quando os problemas económicos e especialmente sociais se agudizam nas minas [386].

---

[383] L. Castro e Solla, 1925, p. 22.
[384] Jaime Reis, 1984, p. 20.
[385] Pedro Lains, 1995, p. 62.
[386] Cfr. J. Vilar Ramirez, 1983, p. 127.

Durante os decénios intermédios, enquanto a prosperidade dos estrangeiros alimenta o capital, a mão de obra e o consumo local e regional, as oposições ouvem-se menos [387].

Um momento decisivo para os pequenos empresários mineiros é o da entrada em funcionamento de Rio Tinto, em 1875, depois da sua venda aos ingleses. A *Revista Minera* no seu número de 8 de Março de 1875, transcreve uma "Exposición de los mineros y fabricantes de cobre de Huelva y Sevilla" enviada ao Director General de Aduanas, protestando contra os privilégios concedidos às empresas estrangeiras que rapidamente tinham vindo a controlar os circuitos de extracção e comercialização das pirites e do cobre espanhol [388]. No texto é clara a consciência sobre a importância dos transportes nos custos de produção, embora não fosse essa a única razão explicativa para a incapacidade por parte dos industriais espanhóis, que perguntam no mesmo documento: "Es que no se consumen cobres en España? y han desaparecido las distintas fabricas que le daban forma? [...] Existen todas con más ó menos vida; pero existen consumiendo cobres extranjeros que á favor de las impremeditadas franquicías que nuestros aranceles les conceden y los enormes impuestos que sobre los nuestros pesan [...] No pueden competir con aquellos. Haya igualdad para todos; no favor para el extranjero y gravamenes para los nacionales." [389] Sabemos naturalmente que não era apenas a desigualdade dos impostos que incapacitava os autóctones de competir com os estrangeiros. As décadas seguintes verão aumentar e cristalizar o processo, "adaptando-se" os pequenos concorrentes espanhóis às novas condições e diminuindo os protestos de cariz nacionalista. Ou será que os poderes central e regional não os deixavam ter eco?

Conhecidas como são as enormes quantidades de pirite saídas por Huelva em direcção à Europa industrializada [390], interessantes são os valores publicados pela *Revista*

[387] "Basta con mirar um momento el mapa de la región y después buscar el mapa-mundi el pequeño lugar que le corresponde para poder apreciar rápidamente las priveligiadas condiciones geograficas de nuestros criaderos. En efecto, la geografía y topografía de la region se puede resumir diciendo que nuestros criaderos están enclavados en la bajada al mar de una provincia maritima extrema de Europa, situada en el centro de las rutas mundiales transmediterraneas y transatlanticas y limitadas tierra adentro por los dos ríos navegables de España. Difícil es encontrar reunidas condiciones tan favorables para un movimiento comercial de importancia. [...] Igualmente su desarrollada red ferroviária llamará la atención del profano que examine el mapa, y le hará sentir quizás una íntima satisfación. Pero nosotros hemos de confesar que todas estas vias férreas y las das rutas fluviales que las limitan no actuán sino como sangrías permanentes de una riqueza nacional."(Cesar de Madariaga, 1920, p. 17-18).

[388] "Hace veinte años las minas de Río-Tinto, las de Peña de Hierro, Chaparrita, Castillo de las Guardas, la Concepción, Poderosa, San Miguel, El Tinto, San Telmo, Cárpio y otras, producian cobres abundantes en pasta, que se consumian en su mayor parte en España y pagandose precios que permitian explotar y beneficiar sus minas [...] las de Río-Tinto, Concepción y Poderosa han pasado á Empresas extranjeras, que como la de Tharsis, á favor de los grandes elementos con que cuentan y su inmediación al puerto de Huelva, transportan los minerales á Inglaterra, donde los benefician con vantajas y economias, que no podemos obtener los que tenemos nuestras propriedades más distantes de la costa y sin un mal camino que comunique con ellas." (*Revista Minera*, XXIX, IV, sér. B, 123, 1875, p. 73).

[389] *Ibid.*

[390] Na primeira década de século, Huelva é o segundo porto exportador espanhol depois do de Bilbao e muito à frente dos de Valência, Barcelona ou Cádiz (cfr. Donnet e Pareja, 1910, p. 427-428).

Minera sobre o cobre importado por Espanha, vindo da área receptora da matéria prima, em 1895: Inglaterra - 448 t; França - 1.315 t; Bélgica - 214 t e Alemanha - 121 t, volume total - 2.335 t [391]. Vemos assim como a França, apesar de não ser um dos grandes compradores das pirites espanholas é pelo contrário o principal fornecedor do cobre transformado, quer pela proximidade geográfica, quer pelos importantes núcleos metalúrgicos que possui. Pelo final do século, a matéria-prima espanhola não se destinava prioritariamente à extracção do cobre mas pelas suas características de composição, à obtenção do enxofre que tinha como uma das principais utilizações o fabrico de adubos químicos. Também neste capítulo se interrogam os economistas, os políticos e os técnicos espanhóis, face à falta de unidades industriais transformadoras: os adubos são em grande quantidade importados pela Espanha [392]. Em 1904 é publicado em Londres o estudo de William Nash, *The Rio Tinto: its history and romance* que, como seria de supor, se ocupa particularmente na defesa da empresa exploradora do jazigo e do papel dos ingleses na renovação da economia espanhola:

> "[...] it has remained to the Anglo-Saxon to prove the vastness of the national prosperity embodied in it, and to illustrate to the world at large the noble and beneficial influence of the Mechanical Arts, the advantages of the application of human energy in the proper direction of technical skill, industry and labour; and it is the Anglo-Saxon who has undoubtedly demonstrated and proved the unlimited prosperity awaiting a country and people whose soil is favoured by nature in the liberal possession of such magnificent resources as in the last thirty yesrs have been brought to light at thr once 'Royal Mine of San Luis de Rio Tinto'." [393]

A realidade era bastante distinta. Pela viragem do século os protestos crescem [394], lembrando que o poder central nada fez e nada faz quanto aos problemas sociais e económicos das "prósperas" regiões mineiras [395]. São sobretudo as infraestruturas

---

[391] *Revista Minera,* XLVIII, 1.626, 1897, p. 94-95. A. Gonzalez Nicolás publica uma breve nota sobre "La industria del cobre y sus derivados en España" onde comenta as operações efectuadas por algumas das principais companhias mineiras da Provincia de Huelva no que toca ao local de tratamento da matéria-prima exportada: "La Compañia de Ríotinto, hasta hace poco tiempo, vendió cantidades importantissimas de cáscara, pero hoy tiene fabrica propria, á la que lleva toda su producción. Lo mismo sucede con las producciones de Tharsis, Bede Metal y casa F. C. Hills. Cuanta cáscara obtienen en España, la remiten á sus fundiciones en Inglaterra [...] tratandose del mercado inglés, donde tan facil colocación encuentran los productos cobrizos." (1897, p. 113).

[392] Refere Ch. Harvey: "[...] troughout Spain farmers were found to be knowledgeable about chemical fertilizers, and increasingly they were prefering these to farm-yard manure or guano as an effective means of securing heavier crops. [...] Fertilizers imports in Spain had increased from 25.000 tons in 1898 to 198.000 tons in 1903." (1981, p. 159). Um outro aproveitamento das pirites de cobre ligado à agricultura é o da aplicação do sulfato de cobre nas doenças da vinha, que na segunda metade do século XIX atingem vastas áreas da Península Ibérica (cfr. J. Wilson, 1970, p. 812-813).

[393] W. Nash, 1904, p. 215.

[394] E dentre eles a greve é uma das formas que toma maior vigor, comentada com explicações psico-sociológicas pelos publicistas coevos: "Es este un asunto que, desde que el proletariado está de moda y que los Gobiernos tratan directamente de intervenir en ello, no lo conoce ni la madre que lo parió. Nuestro obrero es bueno en general; pero en medio de su absoluta incultura, adolece del mismo mal que nosotros los españoles cultos: el espírito anárquico que caracteriza socialmente á la llamada *raza latina.*" (Melo y Novo, 1904, p. 484).

[395] À semelhança do acontecido em Portugal, também as minas estrangeiras instaladas na Andaluzia publicam (ou subsidiam) estudos encomiásticos da sua acção, como resposta às críticas (cfr. R. West, 1972, p. 19).

inexistentes que mais se reivindicam. E com a queda dos preços de 1901-1902 até o espectro da concorrência portuguesa é levantado nas páginas de *Revista Minera*: "[...] el Gobierno portugués, más cuerdo que el nuestro, no omite medio alguno de facilitar el desarrollo de la mineria del país, así como no perdona ocasión alguna de ahogar á la mineria española. El canon de superficie en Portugal es insignificante, los explosivos en Portugal valen menos de la mitad que en España, y, por ultimo, el impuesto sobre la explotación, que aquí es el 3 por 100 del producto bruto, en Portugal solo es el 2 por 100 del neto, lo cual quiere decir que en no pocos casos el impuesto aquí puede ser diez veces mayor que en Portugal en los renglones en que el costo de explotación es considerable en relación al valor en venta." [396] Os "inimigos" reais eram e sempre haviam sido outros, os mesmos para os dois países que possuíam os jazigos mas não os controlavam [397].

Ainda longe de qualquer conclusão queríamos deixar aqui os testemunhos de duas teses opostas sobre a importância e o contributo do investimento estrangeiro no sector da exploração mineira no Sudoeste de Espanha [398]. Sebastián Coll na sua repetidamente citada dissertação comenta: "El lado positivo de la inversión extranjera reside en la inyección de capital que supone, pero no cabe incluir en esta acepción la cifra global del capital de las empresas extranjeras, ni siquiera el precio de las instalaciones y propriedades en España [...] La inversión extranjera en el sector tuvo como principal y casí unica virtud el suponer una demanda de trabajo, aparte de la restitución al factor trabajo, poco de ella fué a parar a manos españolas." [399] E sobre o quadro da mão de obra no sector fornece os seguintes números:

---

[396] *Revista Minera*, LIV, 1.932, 1903, p. 397.

[397] Ver R. Carr, 1983, p. 52-53. Para o final da primeira década do nosso século, Tedde de Lorca calcula em 220.000 os hectares ocupados por concessões mineiras, cerca de 30% dos quais se localizam na Andaluzia. No conjunto da "área mineira" espanhola, 20% era controlada por estrangeiros (30% no caso da Andaluzia) e para o sector do cobre esse valor elevava-se a 45% (1981, p. 169).

[398] Não deixa de ser interessante confrontar as conclusões de John Mayo para o processo mineiro do cobre chileno onde a maioria das explorações se encontrava nas mãos de capitalistas locais embora os estrangeiros detivessem os sectores da comercialização e do transporte. "Ironically, an industry that avoided the pit falls of foreign control and the ill-effects of 'enclave' development contributed little more to the country at large than did the economy's next 'saviour': the foreign dominated exploitation of nitrate." O resultado é afinal bastante semelhante se comparado com a semi-periferia ibérica: "It remains true that economic sucess is no passport to social or political development, and in Chile, the sucess involved little of the society-shattering processes of European industrial capitalism that turned the industrial revolution into a great engine os social change, the mainspring of what nineteenth-century European liberals saw as 'progress'." (1985, p. 44).

[399] S. Coll Martin, 1977, p. 107.

Número de operários pertencentes ao sectores da exploração mineira e da metalurgia em Espanha entre 1865 e 1912

		1865	1875	1885	1895	1905	1912
Espanha	Extracção	?	5.091	9.867	8.586	13.178	21.310
	Metalurgia	?	861	4.604	3.131	2.927	3.334
Huelva	Extracção	4.349	4.736	9.255	8.344	11.653	18.718
	Metalurgia	1.466	821	4.515	3.131	2.927	2.890

"Estas cifras resultan casí insignificantes dentro de los totales nacionales de población activa, por no hablar de población absoluta; por el contrário, a un nivel puramente local, atendiendo sólo a la provincia de Huelva, tiene su importancia." E os dados respeitantes a 1885 para a Provincia de Huelva são os seguintes: 13.770 pessoas que trabalham ligadas ao sector mineiro e que representam uma percentagem superior a 6% da população total [400]. A visão de Charles Harvey e de Peter Taylor é em tudo oposta a esta:

"There were few opportunities, for foreign mining companies to promote economic development directly in southern Spain [...] Faced with a poor regional market, foreign concerns were not moved to think of extending operations, but when obvious opportunities did occur they responded. [...] It is evident that in the south the insularity of foreign mining companies was not a matter of choice but rather due to force of circunstance. With their role as agents of economic development so limited, they stuck to doing what was possible: mining, smelting, and exporting on a large scale and at the lowest possible cost. The result was so-called enclave development. [...] Many of the major towns of the province [Huelva] - Alonso [sic], Calanas, Nerva, Rio Tinto, and Zalamea - were run as company towns in a distinctly paternalistic fashion. Local politics were managed by the mining companies in typical Spanish style. [...] But it must not be forgotten that these colonies were islands of wealth-erration in the sea of social distress. In creating comparactively well-paid and secure employment, by foreign mining companies were a force for good. [...] Spain was a land lacking in knowledge, technology and capital, and also a land desperately in need of relief from poverty. In the event, foreign capital and enterprise did create employment and prosperity where none had existed before, but more importantly, it was the presence of successful foreign firms in their midsttt that awakened many Spaniards to the requirements, demands, and potential benefits of technological and industrial modernization. The rewards to foreigners may have been quite substantial, but the long-term gain to Spain was very great." [401]

---

[400] *Ibid.*, p. 108. Comparando porém com o caso basco, por exemplo "[...] no podemos por menos de considerar al cobre de Huelva como una ocasión perdida en el proceso del desarrollo capitalista español." (*ibid.*). M. Delgado Cabeza alargando o comentário aos outros aspectos da economia na Andaluzia da segunda metade de Oitocentos diz: "[...] la estrutura económica de Andalucía, lejos de sufrir las transformaciones necesarias para abocar en una moderna sociedad industrial, se revistió de nuevas formas que encubrían viejos obstáculos, para convertirse en una moderna sociedad subdesarrollada." (1984, p. 53). O estudo da Andaluzia subdesenvolvida, no quadro teórico historiográfico dos anos 70, téve como principal analista J. Morilla Critz (1978 e 1979): "Andalucía es una 'colonia interna' de un país capitalista que es España, que a su vez ocupa una posicion en la división internacional del trabajo a escala mundial, que convierte a Andalucía a su vez en una colonia tambien del capitalismo mundial." (1979, p. 80).

[401] Ch. Harvey *et al.*, 1987, p. 203-205.

A leitura do fenómeno mineiro e do sector económico em geral, na Espanha da segunda metade do século XIX feita pela respectiva historiografia nacional, modificou-se nos últimos anos [402]. Clara Eugénia Núñez tentando estabelecer uma relação entre comércio exterior e desenvolvimento conclui que no caso andaluz "[...] podría aventurarse que el comercio de exportación tuvo menor impacto sobre la expansión del mercado interno del que había cabido esperar." Mas acaba por questionar se "la desconexión del sector exterior no refleja la falta de integración económica a nivel regional." A hipótese final é que a Andaluzia "no había alcanzado un mínimo grado de integración económica." [403]

A contextualização peninsular a escalas mais amplas, da Europa e do Mundo, levaram a rever análises muito centradas no âmbito nacional e regional: conceitos e modelos criaram assim outras imagens. L. Prados de la Escosura defende um "atraso", refutando o "subdesenvolvimento" ou o "semicolonialismo" para a Espanha oitocentista, sem possibilidade de comparação com a América Latina. E mais defende: "La especialización de acuerdo con sus líneas de ventaja comparativa proporcionó a España mejoras, tanto absolutas como relativas, en su nivel de bienestar, medidas por las relaciones reales de intercambio. Los favorables precios relativos y las oportunidades de empleo constituyen los elementos clave tras estas tendencias positivas observadas." [404]

A sua argumentação parte das posições da escola de Nadal: "Nadal y Broder coinciden en señalar que los *efectos de arrastre* derivados de la exportación de productos primarios fueron apropiados por los paises compradores, y los beneficios remitidos a los inversores extranjeros. La mineria, por ejemplo, se convertiría en un mero enclave extranjero, sin conexión alguna con el resto de la economia." Lembrando depois o trabalho de Harvey e Taylor que antes citámos levanta possiveis hipóteses alternativas, face às opiniões opostas: "Si tales recursos hubiesen sido desviados hacia la producción de manufacturas para el mercado interno, el resultado, a largo plazo, había sido una tasa superior de crecimiento. Esta estrategia que, sin embargo, rechazada, y, en su lugar, se dio una pauta de especialización basada en el intercambio de productos primarios por manufacturas de la Europa noroccidental. Implícito en esta vía hipotética de desarrollo está el supuesto de que existían empleos alternativos para los recursos asignados a la producción de bienes

---

[402] "[...] hay razones para suponer que este carácter de enclave de la minería en España no fue tan total como puede haberlo sido en otros casos." (G. Tortella Casares, 1985, p. 61). Tedde de Lorca afirma por sua vez: "[...] en relación con las críticas que ha despertado en voces autorizadas la inversión extranjera en la minería andaluza, habría que plantearse qué otra alternativa había y tendríamos que concluir en que no había ninguna." (1985, p. 313). Para o caso português asconclusões de Jaime Reis são bastante semelhantes (1984, p. 25).

[403] Clara Eugénia Núñez, 1985, p. 183 e 185.

[404] L. Prados de la Escosura, 1988, p. 243.

exportables, y que la productividad de estos factores de producción hubiese sido superior en el sector interno de la economía española." [405] Concluindo com uma interpretação: "My hipótesis es, pues, que, en ausencia de comercio exterior, los factores de producción incorporados en los bienes exportados, hubieran estado desempleados o, en el mejor de los casos, subempleados, con una productividad marginal cercana a cero." [406]

As leituras a escalas diversas são naturalmente importantes e o seu confronto imprescindível. Mas talvez seja tempo de criticarmos umas e outras, revendo fontes e métodos, a fim de tentarmos (uma outra vez) imagens mais seguras e concretas. As reconstituições de áreas restritas, tão pouco cultivada porque de mais difícil elaboração (?) e de mais difícil comparação entre exemplos díspares, no tempo e no espaço, parece-nos uma hipótese importante para refazer o caminho. Só assim será possivel comprovar a real dimensão das alterações verificadas localmente. Aferir o que se passou localmente (a as suas repercussões regionais) com índices nacionais, com o objectivo de comparações internacionais, pode ser um exercício pouco seguro. Tentaremos analisar o espaço local, suporte das acções supostamente modificadoras de tradicionais vivências.

---

405 *Ibid.*, p. 180.
406 *Ibid.*, p. 208.

CAPÍTULO IV

AS CONDICIONANTES DA NAVEGAÇÃO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

CAPÍTULO IV

AS CONDICIONANTES DA NAVEGAÇÃO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

"Ao historiador (e ao geógrafo) importa saber não apenas por onde, mas como e com que dificuldades se navegava."

Orlando Ribeiro

Analisadas as características gerais do Guadiana à escala ibérica e alguns aspectos do troço terminal, vejamos agora as particularidades do rio que mais directamente condicionaram a sua navegação, na segunda metade de Oitocentos [1]. A recolha de informação atendeu, em especial, às cheias, às marés, às ilhas e vaus e ao assoreamento da barra. Todos estes elementos não são novos mas, perante o aumento do tráfego e das características específicas da navegação a vapor, ganham uma outra importância e colocam tipos de problemas diferentes para os profissionais do rio, sobretudo para os pilotos [2].

Na maioria dos casos estas características físicas do Guadiana constituíam obstáculos à renovada navegação, como consequência do aumento do calado e do comprimento dos vapores e da densidade de circulação ascendente e descendente. Apenas as marés constituem um providencial e imprescindível auxílio à navegação, permitindo a penetração no interior do rio pelos vapores de calado médio e a sua atracagem nos portos fluviais mineiros.

1 - As cheias e as suas consequências

Em "Le régime des cours d'eaux ibériques", Maurice Pardé lembrava ao iniciar o capítulo sobre as cheias nos rios peninsulares : "[...] l' étude de ces événements pour l'ensemble de la Péninsule ibérique demanderait à elle seule des années de recherches

[1] Sobre os diversos aspectos metodológicos deste tema no âmbito da Geografia histórica, ainda que referentes à rede inglesa de canais, ver M. Morgan, 1979.

[2] M. Perpillou propõe três tipos de factores que determinam as redes de navegação fluvial: as condições naturais, as económicas e as históricas (1958-a, p. 2). Como exemplo de dificuldades naturais colocadas especificamente à navegação a vapor, ver A. Breittmayer (1883, Cap. II), sobre o caso do Rodano.

patientes, en grande partie fondées sur les archives, les chroniques, les souvenirs des riverains, les repères des cotes maxima atteintes, et même la connaissance exacte de ces niveaux ne permettant pour maints cas que des évaluations sommaires, et très sujettes à des erreurs graves sur les débits." [3] Desde então muito tem sido feito para concretizar esses estudos, graças ao levantamento mais sistemático e exaustivo de dados hidrológicos e às exigências criadas pela realização de obras hidráulicas em Portugal e em Espanha. Infelizmente, nem todos os cursos de água têm suscitado igual atenção, já pelas suas características (e sobretudo pelo seu possível aproveitamento), já pelas regiões que atravessam. O Guadiana é um dos menos contemplados. "A génese das cheias do Guadiana inferior não parece ter sido, até hoje, objecto de estudo algum." [4] E não seremos nós a responder a esse desafio que ultrapassa sobremaneira o propósito deste trabalho. O contributo que fica mais se prende com a proposta de Pardé: a divulgação do encontrado em arquivos, crónicas e memórias, conscientes da exiguidade e, sobretudo, insegurança destes dados históricos.

Clima, solos e cobertura vegetal formam a base explicativa para a compreensão das características das cheias deste rio de regime pluvial sub-tropical. A vegetação escassa é desde há muito destruída em toda a bacia, não constituindo elemento de equilíbrio e ponderação no ciclo hidrológico. Os solos, em especial no troço terminal, são essencialmente constituídos por xistos com um grau de impermeabilidade muito forte e, apesar da intensa evaporação existente, a maior parte da água precipitada é objecto de escorrência superficial [5].

O papel preponderante é então deixado ao clima e de entre os seus elementos, à precipitação. Diz Orlando Ribeiro para o conjunto do País : "Estas chuvas provêm quase sempre de rosários de depressões que produzem chuvas prolongadas durante dias. Como a maior parte dos rios tem a principal extensão da bacia em rochas impermeáveis (xisto) ou pouco permeáveis (granito) com grandes declives e pouco revestidas de vegetação, durante

---

[3] M. Pardé, 1949, p. 627. Ver como estudo exemplo, o efectuado por M. Arnaldos Perez [1980] sobre as cheias do Segura, na província de Murcia.

[4] S. Daveau in O. Ribeiro *et. al.*, II, 1988, p. 518.

[5] Afirma H. Lautensach a este propósito: "[...] grande parte das bacias que alimentam os rios que atravessam Portugal tem uma cobertura vegetal muito reduzida e que defende mal o solo do forte calor que impera durante o Verão sem nuvens [...] Durante as chuvas violentas só fraca proporção das águas se infiltra; a maior parte corre superficialmente, provocando a intensidade catastrófica das cheias." (in O. Ribeiro *et al.*, II, 1988. p. 477). Um caso exemplar sobre a área em estudo é dado por J. Doetsch a propósito da ribeira Malagón, afluente do Guadiana, que drena parte do Andevalo: "La cantidad de agua que lleva es muy variable, debido principalmente a que su cuenca se encontra generalmente en terreno en el que predominan las pizarras arcillosas, que casi no absorben aguas, y que esta cobierto por muy escasa vegetación. Además, la capa vegetal es tan exigua que frecuentemente deja al descubierto la roca viva, resultando que el tanto por ciento de escorrentia es muy elebado en el agua de lluvia." (1953, p. 13).

os meses de inverno, em que a evaporação é mínima e as terras se encontram saturadas pelas chuvas de outono, às grandes precipitações seguem-se inevitavelmente grandes cheias." [6]

Esta relação estreita entre a precipitação e as cheias não é fácil de analisar (e sobretudo prever) num clima como o de Portugal, onde as influências atlântica e mediterrânea actuam fortemente, condicionadas ainda pelo grau de continentalidade da região em causa. Refere Pardé que "[...] il peut se passer des dizaines d'années, voire des siècles, en des pays de climat aussi capricieux, sans phénomènes très graves." [7] O que o caso do Guadiana claramente comprova. Com algumas diferenças em relação a outras regiões peninsulares, em Portugal as grandes cheias ocorrem entre os finais do Outono e o começo da Primavera, de Novembro a Março, com um máximo em Janeiro [8], um pouco em desacordo com o que acontece nos sectores a montante, dos grandes rios ibéricos. Aí, durante o mês de Janeiro, sob influência do anticiclone peninsular, a precipitação diminui e é notória a quebra no número e intensidade das cheias [9]. Ao atingirem a fachada atlântica os grandes colectores possuem já enormes áreas de bacia vertente e os afluentes que entretanto recebem denotam também a influência marítima. Porém, a explicação para a existência das grandes cheias, parece ser complexa e a necessitar de uma atenta análise de climatologia regional. Para o caso do Guadiana a "[...] ocasional violência deste rio faz suspeitar que as maiores cheias sejam devidas a depressões de latitude subtropical, circulando por cima da própria bacia, mas esta hipótese carece de confirmação." [10]

Lembrando uma vez mais a escassez de dados hidrológicos, difícil se torna ter números precisos sobre as cotas atingidas pelas cheias e daí a dificuldade acrescida para estabelecer uma tipologia de "grandes" e "pequenas" cheias. Mariano Feio contabilizou entre 1918 e 1944 (26 anos), 56 cheias no Guadiana, superiores a 3 metros e 20 acima dos 6 metros [11]. A periodicidade seria assim maior que a estabelecida pelo mesmo autor para o Tejo em Santarém, onde as "grandes" cheias seriam espaçadas de 1 a 2 anos [12]. Não podemos esquecer no Guadiana os distintos troços do vale, de características tão díspares.

---

[6] O. Ribeiro in O. Ribeiro *et al.*, 1988, II, p. 484.

[7] M. Pardé, 1949, p. 628.

[8] "Si l'on excepte l'échelle de Vila Velha de Rodão, Janvier est le mois où se produisent le plus grand nombre de grandes crues. C'est ainsi que, durant ce mois, eurent lieu 42 % du nombre total des grandes crues du Cávado, 54 % du Douro, 40 % du Mondego, et 33 % du Tage (Santarém). En ce qui concerne le Zêzere, Janvier et Février présentent le même nombre de crues, chacun 43 % du total." (M. Feio *et al.*, 1950, p. 345).

[9] Cfr. V. Masachs Alavedra, 1948, p. 498 e 501. "Depois de Março, que acompanha o máximo secundário de precipitação, as águas baixam lentamente, interrompidas às vezes por pequenas cheias." (O. Ribeiro in O. Ribeiro *et. al.*, 1988, II, p. 484).

[10] S. Daveau in O. Ribeiro *et. al.*, II, 1988, p. 518.

[11] Cfr. M. Feio, 1947, p. 14 e 16.

[12] Cfr. M. Feio *et al.*, 1950, p. 345. Para o Guadalquivir, M. Drain *et al.* (1971) distinguem desde logo a cheia "sazonal" da "excepcional".

Variações de 4 m eram esperadas pelos barqueiros em Mértola (o rio era ainda possível de cruzar), mas 6 m eram claramente "águas altas".

Uma detalhada e completa monografia hidrológica do Guadiana parece imprescindível com base em todos os trabalhos já existentes mas, sobretudo, na análise conjunta do Guadiana "português" e do Guadiana "espanhol". Talvez que o grande defeito na maior parte da bibliografia publicada seja o incompreensível facto das análises físicas terem em tão pouca conta "o Guadiana do *outro*".

1.1 - As áreas atingidas

A área abrangida pelas cheias no Baixo Guadiana variava naturalmente em função do volume das águas vindas de montante, mas também, da coincidência ou não, com as tempestades no litoral e sobretudo, com as marés. Até Alcoutim, a primeira razão, era preponderante. O nível das águas subia no estreito vale, inundando canaviais, hortas e pomares (nas Laranjeiras, em Guerreiros do Rio ou no Álamo) e, depois, as habitações mais próximas da corrente (no porto da vila em Mértola e no Pomarão), arrancando às vertentes, nas voltas dos "tornos", solo e vegetação.

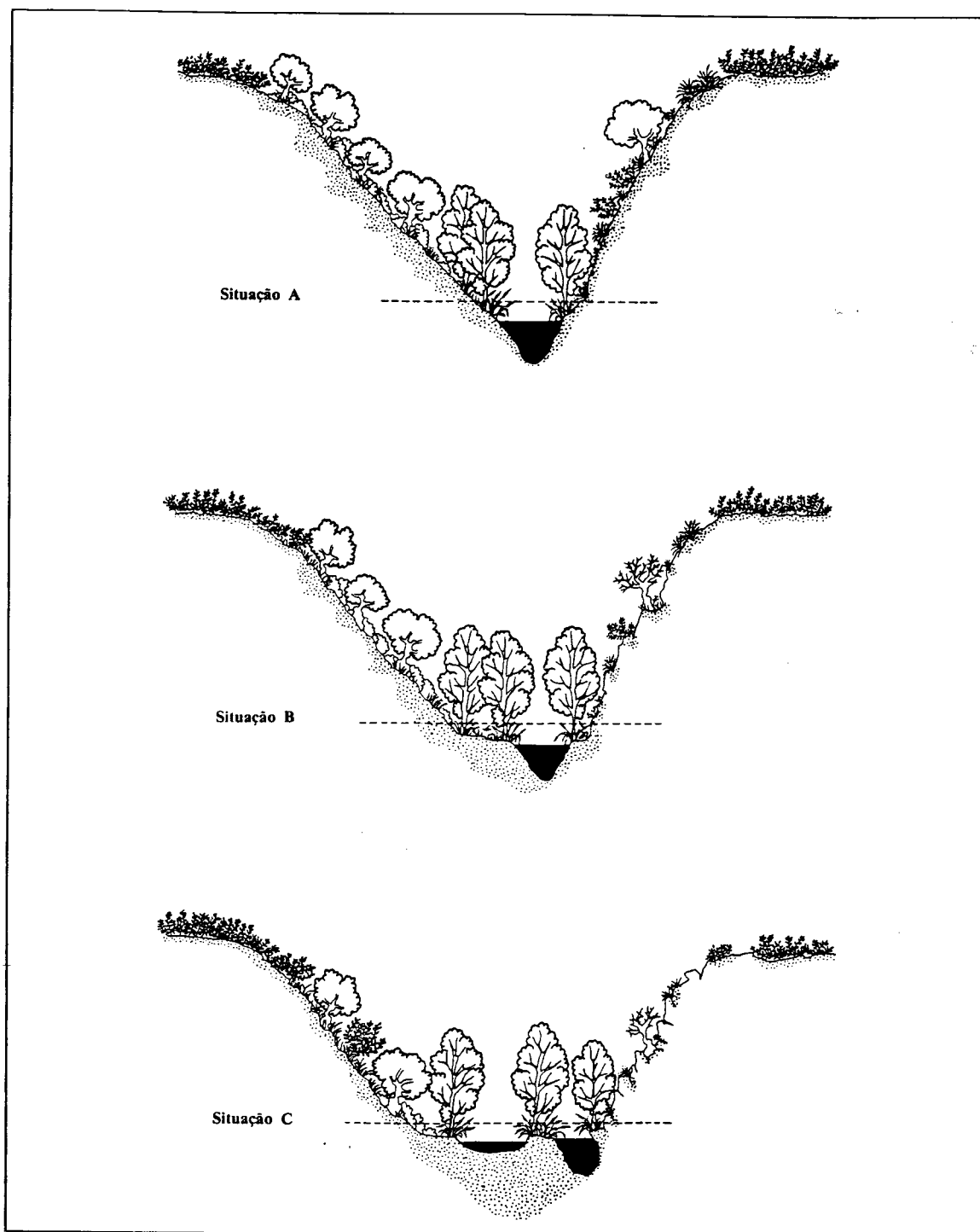
A altura das cheias sempre foi muito variável. Até aos 4 m eram esperadas mas, desse valor aos 28 m atingidos em Mértola pela cheia grande de 1876, o Guadiana reservará sempre surpresas. Em La Laja as cheias atingiam mais de 10 m como o testemunham depósitos de areia sobre a rechã [13] e, nos vales dos afluentes, níveis semelhantes eram alcançados durante o Inverno, como temos notícia para a área de Las Herrerias (Puebla de Guzman) [14]. Junto à foz e em função das marés, as cheias espraiavam-se na planície aluvial, atingindo através da complexa rede de esteiros, além das fachadas de Vila Real de Santo António e de Ayamonte, o porto de Castro Marim e a Isla Cristina. Com velocidades frequentes de 8 a 10 milhas/hora, chegando a 13 milhas/hora em cheias extraordinárias, as águas transportavam materiais de calibre variado, o que representava um notável perigo para a navegação.

No final de Setecentos, a que parece corresponder um notável desassoreamento da barra, temos repetidas notícias das cheias do Guadiana em La Higuerita (Isla Cristina) [15].

[13] Cfr. M. Feio, 1947, p. 15.

[14] Cfr. J. Doetsch, 1957, p. 10.

[15] "[...] sendo a Figueirita rodeada de esteiros, ou grandes valas, as quais no Inverno fazem sofrer muito incomodo aos seus habitantes pelas frequentes enchentes do Guadiana." (C. Lacerda Lobo, 1791, p. 373).

Fig. 75 - Principais fases de degradação da paisagem em áreas declivosas. (A tracejado indica-se o nível máximo das águas atingido em alturas de cheias).

Fonte: A. Pena *et. al.*, 1985, p. 37.

Para Oeste, e apesar do cordão dunar fixo, as inundações a partir do Guadiana podiam muito excepcionalmente atingir Monte Gordo pelo interior [16]. No vasto mar que nessas ocasiões se formava, sobressaiam as "ilhas" de Ayamonte e de Castro Marim, os mais antigos testemunhos históricos do povoamento na área. Os novos núcleos de fixação humana, primeiro de características provisórias (como as almadravas sazonalmente estabelecidas ao longo das praias), depois mais definitivas, sobrevivem em luta por vezes inglória (como é o caso de Santo António de Arenilha) contra os elementos naturais: Monte Gordo, Isla Cristina e Vila Real de Santo António.

As alterações provocadas pelas cheias no vale do Guadiana são diversas e marcantes. Para montante de Mértola, na área do Pulo do Lobo e da sua corredoura, a existência de um nível bem marcado de erosão levou H. Lautensach a propor uma explicação baseada nas enormes diferenças de caudal. Ao longo da extensa garganta o "[...] leito das águas altas tem aqui cerca de 200 m de largura; é escavado nos xistos micaceos e quartzitícos de disposição vertical e direcção NNE; ele testemunha o formidável trabalho erosivo das cheias." [17] A tese é verdadeira não quanto à génese morfológica do conjunto mas quanto à sua manutenção [18]. A destruição progressiva das vertentes e dos solos que as cobrem é aspecto há muito detectado pelos que se preocupam com o "racional" aproveitamento das terras para a agricultura [19] e, atendendo ao tipo de rochas, ao clima e à escassez de vegetação, a acção das cheias é enorme e nefasta [20] (Fig. 75).

No Guadiana terminal há que contar também com os afluentes e as suas cheias, conhecidas como *barrancadas* ou *ribeiradas*, embora este último termo se pareça aplicar mais ao assoreamento provocado pela deposição do material transportado. À força da corrente que atinge os navios empurrando-os contra a margem, há que somar o embate directo dos calhaus transportados na água e a sua acumulação no fundo que altera

---

[16] Cfr. C. Cavaco, 1974, p. 269.

[17] H. Lautensach in O. Ribeiro *et. al.*, II, 1988, p. 474.

[18] No dizer de Baulig: "[...] la gorge est balayée et approfondie par les grandes crues." (1952, p. 173).

[19] As ribeiras da Provincia do Além-tejo são pobres de água no tempo do Verão, e caudalosas no Inverno, e com as suas inundações levão o terreno das margens, e as deixão infructiferas. Este damno se pode remediar, plantando nas margens dos rios, ribeiras, e regatos, muitos choupos, faias, freixos, alamos, vimes, e salgueiros; porque todas estas árvores pegão com facilidade: ellas lanção raizes, que embaraçando-se humas com outras, fazem hum número invencível, e segurão o terreno." (A. H. da Silveira, 1789, p. 73).

[20] J. Bentes, a propósito do baldio da Serra de Serpa comenta sobre a forte erosão: "As águas das chuvas caindo nos montes desarborizados e pouco permeáveis, o que sucede em geral, acumulam-se primeiro formando sulcos, que mais tarde serão depois inicios de novas ravinas, até que por fim precipitam-se em maiores ou menores enxurradas, arrastando, corroendo o terreno, e assim numa marcha destruidora vão reunir-se no talweg do vale. Rios e ribeiras ficam sujeitos às chuvas. Não há regimen. Há o excesso no Inverno e ausencia quasi completa no Verão [...] Uma impressão geral do aspecto da serra, que é duma cava em montijo feita por gigantes." (1918, p. 14).

sensivelmente a batimetria do Guadiana [21].

Junto à foz as consequências das cheias são bem visíveis no assoreamento/desasssoreamento da barra, mesmo em aspectos pouco referidos como o aparecimento da fauna ictícola. O complexo sistema dos depósitos aluviais é sistematizado por Duarte Abecasis: "Por um lado vemos actuarem para a obstrução da foz e do estuário, os aluviões marítimos e fluviais. Por outro lado, actuando em sentido oposto, manifestam-se as acções erosivas dos grandes temporais ou das grandes cheias, podendo, porém, estas últimas, sobretudo, ter um efeito assoreante para a extensa parte baixa da margem esquerda da foz". [22] Ao estudarmos a barra falaremos detalhadamente da evolução verificada neste ponto do litoral português, contudo, interessa-nos agora reter o efeito das cheias.

A abertura das sucessivas barras atribui-a Abecasis a cheias [23]. Comparando cartografia dos anos de 1870, levanta a hipótese da ocorrência de importantes cheias entre 1870 e 1876, que explicariam a alteração do perfil longitudinal do rio, tão distinto nos mapas considerados [24]. Mas, para além da alteração constante do fundo do leito em consequência do transporte ou depósito das aluviões pelas cheias no troço médio, também na foz, o mesmo acontece, dificultando uma navegação segura. O traçado do curso terá larga influência sobre essas alterações. Quanto à hipótese de Duarte Abecasis sobre a ocorrência de cheias importantes entre 1870/76 não podemos prová-la por qualquer testemunho histórico, o que torna mais complexa a explicação das diversas sondagens então feitas no estuário. Ainda segundo o mesmo autor, terão sido as cheias de 1883 que abriram um importante canal - O Canal da Golada -, que servirá durante algum tempo de barra, representado no plano hidrográfico levantado por Baldaque da Silva, em 1886 (Fig. 76). A cheia que estará na base deste facto deve ser a de 1882, que atingiu a montante do Pulo do Lobo a altura de 20 m, provocando além da criação da Golada, modificações profundas nos bancos de areia da margem direita, na continuação da ponta de Santo António.

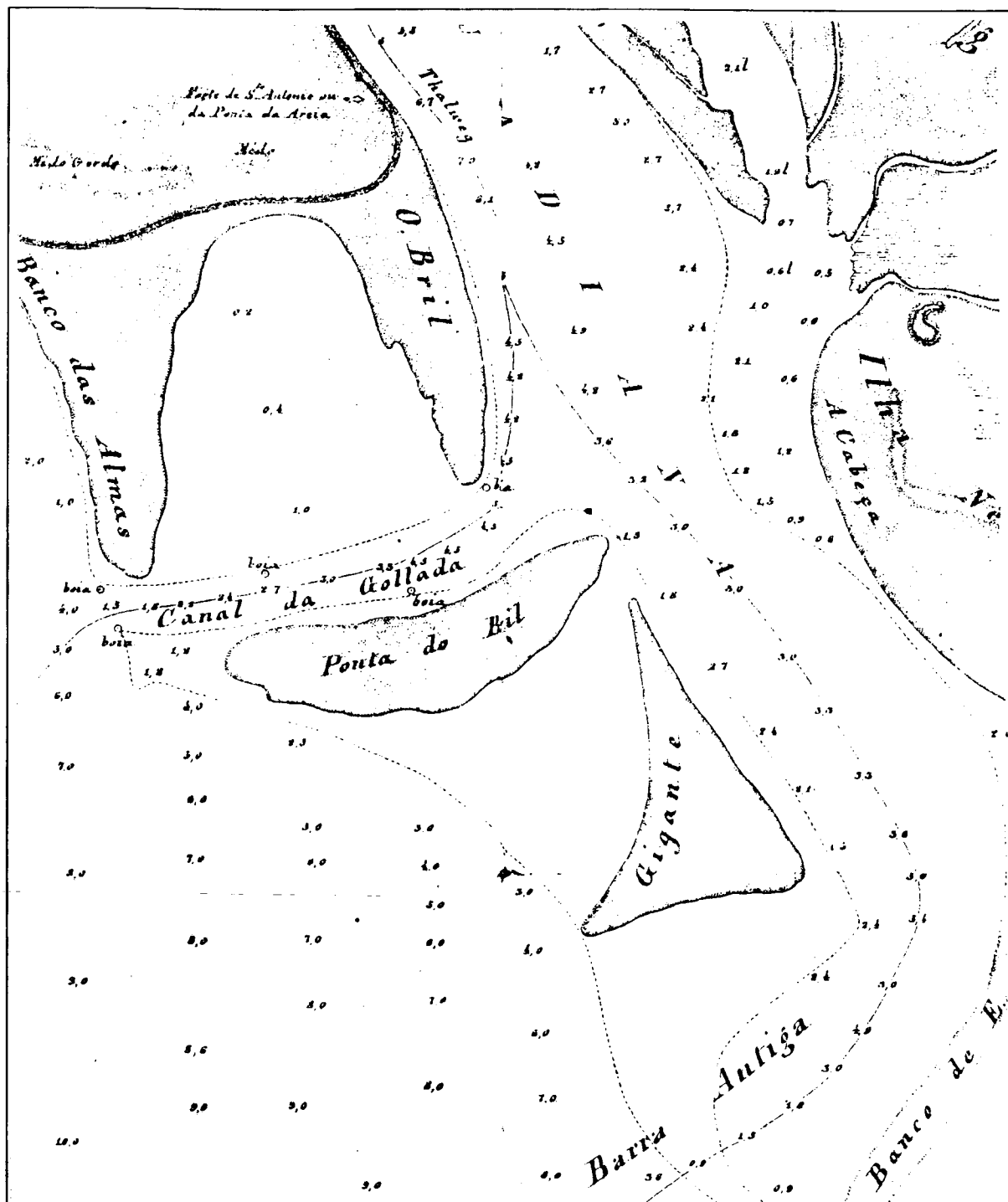
---

[21] Cfr. A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 666-667.

[22] D. Abcasis, 1926, p. 118.

[23] "Em 1838 já, porém, havia alguns anos que se começara a pronunciar uma acção erosiva, marítima, segundo Silva Lopes, que teve por efeito a abertura de um boquête a W. Um facto, porém, me faz crer, que para este estado também tenha contribuido bastante alguma cheia: é a existência da barra da Canela a E. cuja abertura não poderia ser efeito d'um temporal, a não ser de SE." (*ibid.*, p. 119).

[24] "Com efeito, o perfil longitudinal do rio na foz [...] é o mais desassoreado de todos de que temos conhecimento, excepto no extremo do canal, registando mesmo ao norte de Ayamonte, uma profundidade excepcional. Ora esse ponto deve, de facto, ser particualrmente atacado pela corrente impetuosa das cheias, ele ocupa, em relação à concavidade da margem esquerda do rio, a posição do habitual "fundão", devidamente desviado para jusante do vértice da curva - lei da continuidade - e indicando, portanto, como seria conveniente a regularização desta parte da margem. Na realidade a mudança brusca de curvatura que aqui se observa origina ao dirigir-se o talveg para a margem oposta, uma 'má passagem' no leito do rio, quasi transversalmente a este que constitui um perigo bem conhecido pela navegação - segundo informação de um dos pilotos - além do inconveniente para a boa conservação das profundidades, resultante da corosão da margem concava, da incidencia mais normal neste caso, sobre a outra margem." (*ibid.*, p. 110-111).

Fig. 76 - Villa Real de Sto António. Plano das Barras e Porto do Rio Guadiana publicado em 1881 pela Secção Hydrographica, e rectificado em 1886 por A. A. Baldaque da Silva.

Fonte: A. A. Baldaque da Silva, 1889, entre p. 82-83.

As cheias, segundo alguns autores, se por um lado podem destruir a flora e fauna marinha e fluvial [25], podem por outro, ao transportar materiais sólidos provocar o aparecimento de grande quantidade de espécies ictícolas junto à foz, quer arrastadas de montante, "a sair o rio, por instinto de conservação", quer acorrendo fora da barra [26]. "Não se pode duvidar que hajam causas naturais que fação aumentar, ou diminuir a quantidade de pescaria, e huma das que contribuem para o aumento desta são as frequentes enchentes do Guadiana, que se observão nos anos chuvosos, porque nestes (dizem os experimentados pescadores) fazendo-se muito turva a água da costa se ajunta muito mais sardinha, e se pesca esta em maior quantidade no tempo da sua migração." [27]

Num regime como o do rio Guadiana são especialmente as grandes cheias que marcam os estudos e alimentam a memória das populações, mas descriminar entre *águas altas* e *cheias* não é tarefa fácil. "Com qualquer Inverno ficam incomunicáveis o Algarve, com o Alentejo, e ambos com a Corte, todos os anos se afogão muitos viandantes ao passar das ribeiras." [28] Numerosas são as notícias que temos da convivência com as cheias por parte das vilas ribeirinhas do Guadiana. Muitas das tarefas se organizam em função delas, elas são tomadas em atenção para muito do que se planeia e constrói [29].

Um dos poucos aspectos positivos das cheias habituais é o da sua importância para a agricultura. Neste troço do vale com vertentes de forte declive, são pequenas e pouco numerosas as faixas ao longo das margens possíveis de agricultar, embora encontremos algumas para montante de Alcoutim, na área do Álamo, das Laranjeiras e de Guerreiros do Rio. Aí, a aluvião depositada aquando das inundações era naturalmente bem vinda [30]. Mendez Silva comenta sobre os "campos" de Alcoutim: "[...] situada en un collado cerca del rio Guadiana, que la provee de pesca, inunda los campos para producir razonable pan, azeyte, vino, frutas y ganados." [31] Talvez que a mais exemplar informação sobre as cheias seja a sua constante referência nos regulamentos das barcas de passagem de Mértola e de

[25] A "grande cheia" de 1876 foi, segundo A. Ghira, responsável pela quase extinção dos bancos de ostras na foz do Guadiana (1889, p. 14).
[26] *Ibid.*, p. 6.
[27] C. Lacerda Lobo, 1791, p. 371.
[28] BNL, Cod.. 8714, G. Almeida Pais, 1788, fl. 30.
[29] Nas condições da arrematação do serviço de correio entre Alcoutim e Vila Real de Santo António, estipula-se em 1857 que "o arrematante é obrigado a apresentar a mala do correio dentro de vinte e quatro horas depois de a receber e em ocasião de enchentes do Guadiana é obrigado a conduzi-la por terra, se a necessidade o pedir." (José Varzeano, s.d., p. 2).
[30] "Apertando-se hum rio, toda a sua impetuosidade corre pelo alveo, e o mesmo pezo da corrente o alimpa, e livra das arêas; se a cheia he grande costuma inundar as Lizirias, e as margens; porém sendo esta água morta, ou com pouca corrente, não só não rouba o terreno, mas antes o deixa melhorado; porque a nata de que fica coberto o faz fertilissimo." (A. H. da Silveira, 1789, p. 73).
[31] Mendez Silva, 1645, p. 103.

Alcoutim [32], mas aos dias de cheia opõe-se o rio "no seu estado natural" regularizado pelas marés e pelo qual anseia o barqueiro. Os moleiros e as suas azenhas esperam também todos os anos as cheias [33]. O importante grupo profissional no concelho de Mértola, os moleiros do Guadiana concentram-se próximos da vila, tirando partido da situação do entreposto cerealífero. As azenhas construídas sobre o rio são numerosas para montante de Mértola e encontram-se preparadas para sobreviver às fortes variações de caudal [34] (ver Doc. nº 53).

O planeamento previdente vai da construção isolada às precauções empreendidas nas diferentes povoações. O local de edificação da própria Vila Real de Santo António é escolhido e delimitado tomando em atenção, quer as marés vivas e tempestades marítimas, quer as cheias do Guadiana [35]. Construída a vila, instaurada e fomentada a actividade pesqueira, as cheias do Guadiana dificultavam a chegada dos barcos e do pescado. Assim, apesar de toda a oposição feita a Monte Gordo, Constantino Lacerda Lobo na sua *Memória* (1791) reconhece que um dos meios para promover a pescaria é o estabelecer "[...] que a lota se fizesse em Monte Gordo quando houverem enchentes no Guadiana, e risco de se perderem na foz deste rio (como já tem acontecido) as barcas, que levam a sardinha da costa para Vila Real e que neste tempo seja também livre aos salgadores o fazerem a salgação." [36]

Se as actividades marítimas são afectadas na costa e na foz pelas cheias, que dizer das relacionadas com a exploração e exportação dos minérios existentes de S. Domingos à bacia do Tinto-Odiel. Numa primeira fase, anterior ao caminho de ferro, em que o transporte se fazia a lombo de mula (e mesmo depois, para as pequenas minas), as cheias do Guadiana e seus afluentes representavam um esperado mas negativo obstáculo: "[...] esos rios se atraviesan por peligrosos vados, y cuantas veces, durante la estación de las lluvias que con rapida afluencia vienen à acrescentar sus caudales, vence en sus desnudas margenes las caravanas de la industria esperando largas é intranquilas horas el descenso de las aguas, y

---

[32] AHM, *Código de posturas...*, Cx. A. B. 3/2, fl. 38v e A. Ascensão Nunes, 1985, p. 29.

[33] Numa escritura de arrendamento datada de Maio de 1903, estipula-se que o rendeiro "[...] não poderá de modo algum eximir-se do pagamento das rendas quer por cheias do Guadiana que impessam o funcionamento das moendas quer por outro qualquer motivo." (ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas nº93 do 2º Oficio*, fl. 8v).

[34] Em função das cheias, as suas "As paredes são grossas, espessura entre 80 cm e 1 m e, do lado contrário ao da corrente, possuem contrafortes como os velhos castelos medievais" (W. Monteiro, 1969, p. 63).

[35] Em carta datada de Tavira, de 26 de Março de 1774, Romão José do Rego, comunica ao Marquês de Pombal: "Em execução da Ordem de V. Exª fui com os ditos oficiaes e achando-me na dita diligencia, nos dias treze, quatorze e quinze do Corrente em que as agoas do mar fizerão levar grande Lançamento pela rezão, de serem agoas vivas da Lua nova do Equinoxio que são as maiores do anno, e ajudadas de hum grande vento do Sul, observei a altura a que tinhão chegado, as ditas agoas, e tomando, este ponto por baliza, fis o nivelamento mais alto dois palmos [...] Esta, maioria de dois palmos me pareceo, e aos ditos oficiaes, a mais prudente, na concideração das informações que derão pessoas asistentes naquele Sitio, de que as agoas do Rio Guadiana, as vezes excedia a primeira altura que observei nos dias referidos, e se estagnava em as partes mais infiriores do dito terreno" (A. Iria, 1948, p. 35, doc. 8).

[36] C. Lacerda Lobo, 1791, p. 373.

narrando las patéticas historias de las victimas que fueron arrastradas por aquellas corrientes. Estas caravanas constituyen el unico lazo de union entre la fabrica y el mercado." [37]

As cheias são, porém, para o empresário mineiro, um pau de dois bicos: se indesejadas porque prejudiciais para a circulação e transporte, elas revelam-se indispensáveis na resolução do problema da poluição das águas. Face aos protestos que aumentam, em especial por parte dos pescadores [38], acorda-se entre empresas e poderes locais a descarga das águas provenientes das lavagens do minério apenas durante a época de cheias [39]. Veremos que estas são intenções declaradas, os factos são infelizmente outros. As descargas das águas poluídas durante os meses de Inverno descem o rio e atingem a foz e a costa. A cor avermelhada do mar em volta da barra do Guadiana é mesmo uma indicação do perigo das cheias para os navios que pretendem subir o rio.

Ao longo de todo o século XIX os roteiros marítimos transmitirão a mesma frase, copiada sucessivamente, ao falarem do perigo para o navio que tente entrar a barra do Guadiana em época de cheia: "Estas se dan à conocer desde lejos, por el color rojizo que toman las aguas por fuera de la embocadura del Guadiana, y en tales circunstancias no debe intentarse tomar la barra." [40] Se este é o aviso para quem chega, mais perigosa é a situação para quem está no rio, porque "durante as cheias é a corrente tão veloz que se torna o rio inavegável mesmo para embarcações de vapor." [41] Há que procurar abrigo, lançar âncora e esperar com sangue frio, que a tormenta passe.

As consequências das cheias são multiplas no quotidiano de quem vive o rio: circuitos e ligações cortados ou alterados pela destruição das pontes ou das barcas de passagem, desaparecimento ou naufrágio das embarcações que transportam pessoas e mercadorias, destruição de áreas agricultadas e desaparecimento de animais e produtos armazenados (madeiras, minérios); finalmente, a invasão pelas águas das povoações ribeirinhas, isolando-as, alagando ou arrasando casas de habitação e de comércio, os serviços dos pequenos portos fluviais. Falaremos detalhadamente de cada um destes aspectos a propósito das grandes cheias do Guadiana que metodicamente arrolámos.

---

[37] R. Rúa Figueiroa, 1868, p. 284.

[38] Cfr. AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/34, fl. 12v.

[39] "[...] este despejo só se faz para o rio, quando este traz águas muito barrentas e das muitas ribeiras que n'elle desenbocam, quer de uma, quer de outra margem ou quando há cheia" (A. Ghira, 1889, p.5).

[40] *Derrotero de las costas...*, 1908, p. 166. Riudaverts y Tudury, havia dito: "En este estado [de cheia] no debe intentarse tomar la barra, y se conocerá desde lejos que hay avenida por el color rojizo que toman las aguas por fuera de la embocadura del Guadiana." (1867, p. 192.). G. M. Totten: "In such circunstances, which may be recognized outside by the reddish color of the water, vessels chould not attempt to enter the river." (1874, p. 194).

[41] A. Baldaque da Silva, 1889, p. 89.

1.2 - As cheias extraordinárias

As cheias extraordinárias no Guadiana são uma das suas mais notáveis características. A irregularidade interanual do seu regime faz com que não seja fácil encontrar parâmetros na ocorrência desses acontecimentos catastróficos. Duas dificuldades acrescem ao tentarmos uma "lista de cheias" até ao início da segunda década deste século, com base nos documentos históricos: como e porque nos chegam essas notícias e qual a sua verdadeira dimensão. Na ausência de dados hidrográficos, será a leitura crítica das fontes o único aferidor. O Guadiana, à semelhança dos seus "irmãos" Tejo e Douro tinha em média duas a três grandes cheias por centúria [42] que, no século XIX, terão ocorrido em 1823 e em 1876. Contudo, contabilizámos mais cinco que serão de importância média: em 1856, 1861, 1882, 1892 e 1895 [43]. Mas comentemos as notícias que coligimos, cheia a cheia.

Do século XVI a 1865

Para o século XVI há notícia de duas cheias com um breve intervalo de 6 anos - 1545 e 1551 - a primeira das quais destrói parte da histórica Puente de Palmas, em Badajoz [44]. Pascual Madoz que relata aquele acontecimento supõe-na semelhante ou pelo menos com consequências idênticas à ocorrida em 1603 [45]. Passará mais de um século para que tenhamos nova informação sobre outro desastre natural. Em 1731 "[...] el Cabildo de Ayamonte pide auxilio a las poblaciones vecinas de Los Castillejos, Puebla de Guzmán, El Granado y Sanlúcar de Guadiana, solicitando pan y harina [...] por el grave y nunca visto temporal que actúa durante ocho días a esta parte, que se experimenta también su maior trabajo y desdicha pues han crecido tanto las aguas del rio y de la mar inmediata que no solo se hallan inundadas la mayor parte de las casas, sino también todos los molinos de pan moler, sean cuales fuesen las consecuencias de la inundación, de momento ya ha provocado el hambre." [46] A situação descrita no documento não devia ser muito rara junto à foz, embora com outras dimensões. A coincidência de uma cheia com temporal na costa ou com marés vivas, era circunstância muito perigosa.

[42] Cfr. M. Pardé, 1949, p. 631.

[43] Para o Guadalquivir, Vannéy considera a "grande cheia" (*v.g.* 1892) bicentenária e 5,5 cheias de "importância média" por século (1970, p. 113), o que se aproxima dos nossos cálculos.

[44] A. Cabo Alonso, 1974, p. 119.

[45] P. Madoz, IX, 1847, p. 36. As cheias de 1603 ocorreram também no Guadalquivir, atingindo duramente Sevilha (cfr. V. Acosta Domínguez, 1979, p. 27).

[46] J. L. Sánchez Lora, 1980, p. 317-318.

À semelhança do acontecido ao longo de todo o litoral português, também na foz do Guadiana se fizeram sentir os terríveis efeitos do terramoto/maremoto de 1755. As notícias mais dramáticas que temos são logicamente de Ayamonte, já que Vila Real de Santo António levará ainda mais de duas décadas para ser criada nos areais da margem fronteira. Em Alcoutim e com maior incidência em Castro Marim, a violência das águas deixou certamente marcas mas são as notas existentes no arquivo daquela cidade espanhola que com maior nitidez dão conta situação vivida: "Pasado poco más de media hora y aplacado el terramoto, salió con termenda violencia el mar hacia tierra, asi como el río Guadiana, y todos los esteros y caños de sus respectivas madres inundando todas las marismas y las isletas adyacentes a la población, llegando el flujo de las aguas a ocupar las calles hasta donde jamás ha habido noticias que hayan llegado." [47] Para além da referência à inundação das ruas da cidade, há que reter o quadro físico da área, sobremaneira alterado: Isla Canela, a mais importante das ilhas, ilhéus e bancos de areia da foz, até então povoada, foi completamente arrasada, ficando baldia por muito tempo [48]. O complexo de canais, bem como a barra, terão sido profundamente alterados.

Três anos depois uma grande cheia no Guadiana assola as povoações ao longo de todo o vale: uma lápide em Puente de Palmas, recorda a data [49]. A cheia de 1758 é também a última de que temos referência para o século XVIII. A informação será a partir de então mais numerosa, permanente e segura. A imprensa da segunda metade de Oitocentos recordará ainda o recordável: a memória de duas ou três gerações.

A primeira grande cheia no Guadiana do século XIX ocorre entre 31 de Janeiro e 4 de Fevreiro de 1823, mantendo-se as águas altas até ao dia 10 de Fevereiro. Ela será sempre tomada como ponto de referência e comparação, quando em 1876 a "cheia grande" arrasar por completo todo o baixo Guadiana: "um caso que não se repetia desde o ano de 1823 e fazia matéria das conversações mais comuns daquela época" relata o cronista de Vila Viçosa, Padre Rocha Espanca e mais diz "[...] havendo os pastores de 1823 colocado marcos de pedra para assinalarem a exundação [sic] do Guadiana em tal época, esta cheia de Dezembro

[47] Don Prudencio Pallares cit. M. L. Diaz, 1978, p. 139.

[48] "Isla Canela pertenece al pueblo de Ayamonte desde tiempo inmemorial [...] La Isla fue poseída por vecinos de Ayamonte hasta el año de 1755, año del terramoto general conocido con el nombre de Lisboa, que 'produje el espantoso efecto de que así las aguas del Guadiana como las del Oceano inundasen la gran explanación o campiña de Isla Canela, dejando asoladas al restituirse las aguas a su antiguo estado las haciendas y herdades y las tierras interceptadas por esteros.' [...] Durante muchos años, la isla se reputava baldía, servia alguna vez de abrigo y aparaje al ganado cabrio y vacuno, solo producía retama que se aprovechava por el vecindario especialmente para los hornos de cal, sin que los proprios ni persona alguna percibiera por ello ninguna retribuición." (F. Mola de Estebán Cerrada, 1969, p. 104).

[49] Cfr. P. Madoz, IX, 1846, p. 36 e A. Cabo Alonso, 1974, p. 119.

[1876] ultrapassou esses marcos e devastou maior número de azinheiras e moínhos." [50]

Para Pascual Madoz, atendendo à data de edição do seu *Dicionário* (1845-1850), esta é a grande cheia do Guadiana e dela faz pormenorizada descrição em especial quanto aos seus efeitos devastadores em Badajoz, onde uma lápide na Puente de Palmas assinala a altura máxima das águas: "A 2 de febrero de 1823 llegó á mi línea inferior el agua de Guadiana, causando muchos danos en hombres, ganados, sembrados y edificios." [51]

Do acontecido em território português há também notícias e algumas das mais dramáticas, chegam-nos de Alcoutim: "cheia esta tão inorme que de outra igual não há mimória", diz o Presidente da Câmara num pedido de auxílio às vítimas, junto do Rei, datado de 13 de Fevreiro de 1823. Na vila, além de muitas casas foram também destruídos o próprio edifício da Câmara e "por terra" ficou o pelourinho, "as Fazendas da margem desta Villa e Rio inteiramente destroçadas cobrindo a humas de montoens de Areia levando a outras suas Terraas e Arvoredos; as Simenteiras que nellas existião dezaparecerão; a Corrente desta cheia foi tão Vilos que tambem lançou por terra grande parte das Moralhas desta Praça". E conclui o seu pedido, que ficará sem resposta: "[...] não se hovindo ainda hoje, pelos altos desta Villa aonde os abitantes apenhados se conçervão, mais do que tristes gemidos huns lamentando a rouvina [sic] que sofrerão outros a fome que os amiassa sem haver quem os Socorra, porque os Ricos ficarão pobres e estes sem recurso algum." [52]

Neste apertado troço do vale, as povoações ribeirinhas facilmente são afectadas pelas subidas mais fortes das águas. Até ao início do período que estudamos só mais duas referências. Em 1856, do Alto Alentejo chegam notícias de que "extraordinárias inundações" acontecem [53]. A área abrangida pelos temporais parece estender-se a todo o sector Sudoeste da Península: também o Guadalquivir provoca inundações importantes na cidade de

[50] P.e Rocha Espanca, XIX, 1984, p. 55. *O Diário de Noticias* recorda também a anterior cheia histórica: "A cheia do Guadiana é muito maior que a de 1823."(12 de Dezembro de 1876, p. 2) A altura e consequência da cheia é sempre comparada com o retido na memória das populações. As inundações de 1823 atingem também o Douro e o Tejo. Relata a *Borboleta Duriense* a 1 de Fevereiro: "Há dias a esta parte que o desabrido temporal tem sido assaz pernicioso achando-se transbordado o Rio Douro quasi a nivel da grande enchente de 1821." E, dois dias depois: "A enchente do Douro chegou no dia de ontem a igualar aquella que em 1821 tantos estragos causou." Finalmente no dia 6: "Depois da cheia em dias de Fevereiro de 1788, nenhuma igualou a presente em dias de Fevereiro de 1822 [sic]." Para o Tejo comenta o *Correio do Porto*, a 13 de Fevereiro de 1823: "Os estragos no Rio, nos Campos, e Lezirias são pasmosos; e talvez 20 milhões não indemnizem tamanhos prejuizos, tanto em Navios, como em Sementeiras, Gados, e Povoações. Vallada, adiante de Villa Franca, não existe, nem existem outros lugares de riba, e beira do Téjo; e he fóra da memória dos homens velhos huma semilhante cheia."

[51] IX, 1847, p. 36. "El agua entonces cubrió todos los ojos y toda la parte más inclinada del piso del puente; corria por los rastillos del patio de la Puerta de Palmas; derribó un pedazo de lienzo de muralla á la der. de las puerta; entró dentro de la c. por las alcantarillas, y el barrio de la calle del Rio fué inundado y andaban los barcos por las calles salvando á las personas y sus efectos: es probablemente esta inundación la mayor que ha tenido Guadiana de muchos siglos á esta parte." (*ibid.*).

[52] J. C. Vilhena Mesquita, 1991, p. 8. Sobre as previdências pedidas pelos habitantes junto do rei e das Cortes ver A. Silbert, 1985, p. 291.

[53] Pe. Rocha Espanca, XVIII, 1984, p. 38.

Sevilha [54].

Nos finais de Dezembro de 1860, uma grande cheia do Guadiana atinge o Pomararão [55] mas também, e particularmente, Sanlúcar de Guadiana. O alcaide da vila comunica a seguinte notícia ao Governador Civil que a faz publicar no *Boletín Oficial*: "El Excmo. Sr. Mayordomo mayor de SS. RR. los Sermos. Señores Infantes Duques de Montpensier, en comunicacion fecha 27 de enero último, me dice lo que copio. SS. AA. RR. que se han enterado con sentimiento de la esposicion que ses ayuntamiento se ha servido dirigirles con motivo de los estragos ocasionados por la ultima riada, me han ordenado remita à V.V. la cantidad de 1000 rs. vn. con que se dignan contribuir para socorro de las familias arruinadas con motivo de dicha calamidad. - Los espresados 1000 rs. se remiten adjuntos en una letra sobre Ayamonte. Lo que tengo la satisfaccion de transcribir à V. S. para su superior conocimiento, y por si tiene à bien disponer se anuncie en el Boletin oficial de esta provincia este rasgo de filantropía de SS. AA. RR. en favor de estos desgraciados habitantes." [56]

Em Dezembro de 1865, *O Bejense* noticiava uma importante subida no nivel das águas do Guadiana: "O Guadiana tomou grande cheia ficando os moinhos debaixo d'água, e a ribeira da Cardeira, que fica ao lado da linha férrea de Serpa, deitou fora levando a água parte de dois quilometros d'atterro." [57]

A Cheia Grande de 1876

O Largo de Luís de Camões em Mértola é hoje um dos locais mais estranhamente adormecidos da "vila velha". Ao fundo o grande "cubo" da Câmara Municipal, à esquerda as "Casas do Tribunal", cortando um longo varandim que dá para o rio. A meia altura da porta foi aposta uma lápide:

[54] Cfr. H. Bentabol y Ureta, 1898, p. 18 e J.M. Cuenca Turibio, 1986, p. 330.

[55] Registam-se no porto mineiro vários prejuizos (calculados entre as 4 e 5 mil libras), entre eles o desaparecimento de minério em depósito (cfr. Paulo Guimarães, 1994, p. 77).

[56] *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, 28, 1861, p. 3. O *Boletin* havia já publicado uma outra nota relacionada com as madeiras arrastadas pela cheia: "Don Joaquin Goyeneche, caballero de la inclita orden de San Juan de Jerusalen, teniente de navio de la armada nacional y ayudante militar de marina de este districto etc. Hago saber: que en esta ayundantia pende expediente instruido con motivo de la gran cantidad de maderas que de diferentes clases ha arrojado el río Guadiana en sus orillas y costas á causa de la riada ultima experimentada; y con arreglo á ordenanza se fija este edicto para quien se crea con derecho à dichas maderas, que se presente à aducirlo en el termino de veinte dias." (25, 1861, p. 4). Sobre os efeitos desta cheia em Mértola, ver Maria José Roxo, 1994, p. 104.

[57] *Ibid.*

Aqui mesmo chegou

a enchente diluvial

do Guadiana

na terrível noite de

sete de Dezembro de 1876

Ali mesmo, para quem duvide. Mas, espreitando o rio lá em baixo, quem não duvida? São cerca de 25 metros de desnível e, no entanto, numa terrível noite de 1876, o Guadiana subia à Praça da Câmara de Mértola. "Aqui vê-se uma mulher a chorar; a agua invadiu a sua casa, levou os seus moveis, arrancou as paredes á sua habitação, deixou-lhe apenas como stigma da miseria, da fome, da desgraça, um pedaço de terreno escalavrado no meio de ponteagudas rochas nuas! Alem, um homem, no auge do desespero, os cabellos em pé, as faces lividas, sem consciencia já do perigo, contempla espasmado a mulher adorada e os filhos queridos, esperando com uma terrivel e fria indifferença, a que os homens da sciencia chamam idiotismo, a chegada da negra Parca que em breve tempo o riscaria, a elle e aos entes seus amados, do numero dos viventes! Horrivel, tenebrosa, inolvidável noite!" [58] Trinta e um anos depois, em 1907, *O Mertolense* relembra o acontecimento ainda tão fresco na memória de todos, fornecendo dados importantes para a reconstituição do processo: "o tempo estava bom, não obstante nos dias anteriores ter chovido alguma coisa, mas pouco. O rio trazia alguma agua do monte, mas coisa insignificante, e nada fazia prever que n'essa noite se desse uma enchente diluvial" (Fig. 77). Apesar de se saber que é a "água do monte" que provoca as cheias, sempre se relacionam estas com a precipitação que ocorre. Na falta de informação sobre o que acontece noutros locais da bacia, resta a quem mais sabe, fazer previsões com base na incerta altura das águas:

> "Pelas 8 horas da noite o rio chegava apenas ao quartel que os soldados da guarda fiscal teem edificado ao pé do porto de desembarque.
>
> Correm as horas e começa a classe marítima a notar que o Guadiana crescia d'um modo prodigioso. Com effeito, d'ahi a poucas horas havia galgado a grande muralha que cerca a villa, fazendo da rua de D. Pedro V um canal e da praça de Luiz de Camões um lago!
>
> Na margem esquerda as casas cahiam pelos alicerces, e, ás vezes - a suprema força da natureza - as paredes arrancadas inteiras redemoinhavam e afastavam-se boiando na corrente como se fossem simples boccados de cortiça que a mão de garoto tivesse, por brincadeira, lançado á agua!" [59]

---

[58] *O Mertolense*, 15 de Dezembro de 1907, p. 1

[59] *Ibid.*

Fig. 77

Numero 3 Mertola, 15 de Dezembro de 1907 Anno 1.º

O MERTOLENSE

SEMANARIO PROGRESSISTA

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO—RUA DO ESPIRITO SANTO, 4

Director, proprietario e administrador—JOÃO ANTONIO COSTA

ASSIGNATURAS

Em Mertola e Villa Real de Santo Antonio Trimestre, 240 réis. Para fóra acresce o porte do correio. Numero avulso 20 réis.

Composto e impresso na Typographia Rocha de J. A. Soccorro Villa Real de Santo Antonio

A cheia grande

—

Fez no dia 7 do corrente precisamente 31 annos. O tempo estava bom, não obstante nos dias anteriores ter chovido alguma coisa, mas pouco. O rio trazia alguma agua do monte, mas coisa insignificante, e nada fazia prever que n'essa noite se desse uma enchente diluvial, que para sempre ha de ficar gravado na historia, como um d'esses grandes phenomenos, admiraveis pela sua raridade, mas temiveis pela sua grandeza.

Pelas 8 horas da noite o rio chegava apenas ao quartel que os soldados da guarda fiscal teem edificado ao pé do porto de desembarque

Correm as horas e começa a classe maritima a notar que o Guadiana crescia d'um modo prodigioso. Com effeito, d'ahi a poucas horas havia galgado a grande muralha que cerca a villa, fazendo da rua de D. Pedro V um canal e da praça de Luiz de Camões um lago!

Na margem esquerda as casas cahiam pelos alicerces, e, ás vezes—suprema força da natureza—as paredes arrancadas inteiras redemoinhavam e afastavam-se boiando na corrente como se fossem simples boccados de cortiça que mão de garoto tivesse, por brincadeira, lançado á agua!

Aqui vê-se uma mulher a chorar; a agua invadiu a sua casa, levou os seus moveis, arrancou as paredes á sua habitação, deixou-lhe apenas como stigma da miseria, da fome, da desgraça, um pedaço de terreno escalavrado no meio de ponteagudas rochas nuas!

Alem, um homem, no auge do desespero, os cabellos em pé, as faces lividas, sem consciencia já do perigo, contempla espasmado a mulher adorada e os filhos queridos, esperando com uma terrivel e fria indifferença, a que os homens da sciencia chamam idiotismo, a chegada da negra Parca que em breve tempo o riscaria, a elle e aos entes seus amados, do numero dos viventes!

Horrivel, tenebrosa, inolvidavel noite!

....

Passou a cheia grande, após ella vão decorridos 31 annos. E que de peripecias, que de fatalidades, que de afflicções nesse longo espaço de tempo.

Temos hoje a commemorar, a relembrar, a eternisar o grande diluvio do Guadiana, com algumas letras esculpidas na frieza do silencioso marmore!

Expediente

Prevenimos os nossos mui dignos assignantes de que vamos proceder á cobrança de suas assignaturas, referente ao corrente trimestre, aguardando que, ao serem apresentados os recibos os satisfaçam, evitando-nos assim maiores despezas, com que não podemos, o que antecipadamente agradecemos.

A administração

BOATOS E NOTICIAS

Podemos affirmar que o rev. Manuel Martins Camacho não foi consultado para fazer parte da futura commissão administrativa, mas que se o fosse declinaria a honra que lhe concedessem.

Fica por tanto sem effeito a nossa primeira informação a este respeito.

Consta que já está em poder do sr. João Franco a lista dos individuos que compõem a futura commissão administrativa.

Parece que nessa lista se fizeram algumas alterações, não sendo por conseguinte a nova vereação formada como se esperava e como já tinhamos indicado.

—✠—

Realisou-se no dia 9 o baptismo d'um filhinho do sr. Manuel Lourenço, recebendo o neophito o nome de Augusto.

Foi padrinho o sr. André de Jesus Infante e madrinha a sr.ª D. Maria de Jesus.

Entre outros convidados lembra-nos ter visto os srs. Manuel Antonio, Antonio Collaço, Duarte Antonio, Francisco Godinho Comfeiteiro e José Pereira Junior.

Musica

A *Philarmonica Artistica Mertolense* executou no dia 8 um concerto no largo de S. Antonio.

Regeu-a o seu mestre, sr. Romão Lopes de Miranda.

O programma executado foi o seguinte:

Hydraulico, passo dobrado, por Fernandes.

Chrysantemo, valsa, por F. Figueira Jesuina.

Mazurka, por Romão Lopes de Miranda.

La Seduisante, valsa, por Elda Fonseca.

Anietade Clarinete, por R. Couto.

Regresso, passo militar, por Moraes.

A assistencia era numerosa.

SENHORA DA CONCEIÇÃO

Realisou-se no dia 8 do corrente a festa á Immaculada Conceição na egreja matriz desta villa.

Ás 11 horas chegou ao adro a philarmonica *Mertolense*, que foi recebida ao som de foguetes.

Celebrou a missa o rev. Manuel Martins Camacho, parocho desta fregue-

As referências à catastrofe natural que afecta todo o País começam a aparecer no dia 5 de Dezembro [60]. Primeiro o Norte do País é notícia e logo, o Centro: o Tejo subirá 26 metros a montante do Rodão, 10 metros em Abrantes, perto de 8 em Santarém [61]. Só a 12-13 de Dezembro os acontecimentos no Guadiana surgem nas páginas dos jornais, provando a dificuldade de comunicações existente, agravada com o isolamento, em consequência das inundações [62]. As águas voltarão a subir um mês depois mas, será só um alarme para as populações ainda não restabelecidas [63]. De cada ponto do vale nos chegam descrições minuciosas das tragédias ocorridas. De cada povoação, primeiro o espanto e as lamentações, depois as providências tomadas, os protestos junto do poder central em busca do auxílio que não chega, as alterações no quotidiano que só o tempo apagará. Seleccionadas as informações, propomos uma breve panorâmica, percorrendo o vale de Norte a Sul nos primeiros dias de Dezembro de 1876, através da imprensa e das memórias contemporâneas.

Bem a montante, em Vila Viçosa, o Padre Rocha Espanca foi uma das testemunhas do acontecimento: "[...] encheo o Guadiana que corre a sueste [de Vila Viçosa] na distância de três léguas: cresceu a ponto de a ver eu, que sou míope, do Castelo da nossa vila em 8 de Dezembro - dia límpido e sereno." [64] Dia "sereno" e "límpido" à semelhança do relatado para Mértola mas as "águas de monte" continuavam a subir. Há que conservar a memória dos terríveis acontecimentos: "Viram-se nesta ocasião rio a baixo muitos carros e seges com parelhas e gente afogada a rolarem aos centos as azinheiras que o impeto das torrentes ia arrancando pelas imediações. Ouvi também contar que um barqueiro do oriente do rio e que perdera um remo era levado pela cheia sem poder desviar dela o seu barco, suplicando em vão que alguém lhe desse outro e só em Mourão encontrára um corajoso e caritativo colega que não duvidou meter-se no seu barco e levar-lhe o remo salvador." [65]

Mais a jusante, um outro ponto de passagem do rio é o da barca na estrada Beja-Serpa. Construía-se então aí a ponte ferroviária que ligaria a capital alentejana, primeiro a Serpa e, mais tarde, a Moura. Informa o *Diário de Notícias*: "Na ponte em construção no Guadiana é que houve uma grande avaria, desmoronando-se 4 dos 6 pilares construídos, a

[60] O *Diário de Notícias* publica na 1ª página "Temporal no Norte", bem como o *Jornal do Comércio*. As notícias sobre "O Temporal" prolongar-se-ão até aos dias 14 e 20 respectivamente, com grande quantidade de pormenores sobre o sucedido em cada ponto do território, auxílio prestado às vitimas, reacções de politicos a autarquias, etc.

[61] Cfr. H. Lautensach in O. Ribeiro *et. al.*, II, 1988, p. 473.

[62] Em *O Diário Popular* de Lisboa, só a 17 de Dezembro surge a noticia "Cheia do Guadiana", meia coluna na 1ª página.

[63] "Depois de alguns dias serenos, volveram as inundações em 6 e 7 de Janeiro de 1877 [...] Mas depois tornou a soprar vento de leste ou suão, o que fez crer a todos que não era ainda passada a época dos tempos áridos e de facto assim foi." (Rocha Espanca, XIX, 1984, p. 55).

[64] *Ibid.*, p. 54.

[65] *Ibid.*, p. 55.

cheia ali elevou-se a quase 20 m de altura, cheia mais espantosa que tem havido naquele rio." [66] Se este foi o maior desastre material, há a lamentar também a morte do correio que o *Jornal do Comercio* noticía, no dia 13: "Corre que o condutor das malas de Serpa morreu afogado ao passar o Guadiana e bem assim a cavalgadura. As malas consideram-se perdidas." [67]

As inundações de Dezembro de 1876 ganharam foros de catástrofe local nas sedes dos concelhos de Mértola e de Alcoutim. O enorme volume de água concentrou-se no encaixado troço do vale, elevando-se a alturas nunca lembradas ou imaginadas pelas populações que, desprevenidas e tranquilas, viram rapidamente, durante a noite do dia 7, o rio subir, incontrolável. Noticía o *Jornal do Comercio* no dia 13: "O Guadiana invadiu a vila de Mértola. Os armazens da margem esquerda, ao que dizem as últimas notícias estão cobertos pelas águas. Na vila na margem oposta, a cheia invadiu as casas da camara. Subiu pois a água do leito do rio até à praça, talvez vinte a vinte e dois metros." E o *Diário de Noticias*: "A água entrou nos armazens dos srs Blancos. Elevaram-se a cerca de 25 metros. Na praça todas as lojas estão inundadas. Grande quantidade de fazendas têem sido mudadas para sítios mais altos. Todos estão assustadíssimos." [68] *O Diário Popular* cita o seu correspondente: [...] dos 64 prédios que havia na margem esquerda do Guadiana apenas 3 se vêem de pé. Havia ali duas estalagens, alguns prédios altos e grandes armazens bem construidos, tudo ficou razo." [69]

Passada a terrível noite inicia-se de imediato o auxílio às vítimas e o rescaldo dos acontecimentos. A Câmara Municipal de Mértola, a 14 de Dezembro envia uma carta ao Governador Civil de Beja, dando conta do sucedido e solicitando a sua presença (ver Doc. nº 23). Também só a pouco e pouco se reconstituem os circuitos de transporte [70]. As ribeiras e barrancos afluentes e sub-afluentes haviam transbordado dos seus leitos, obstruíndo drásticamente o tráfego nas estradas e caminhos. A parte ribeirinha da vila de Mértola, junto ao porto e, sobretudo, o arrabalde além rio, foram duramente afectados. Este último "ficou

---

[66] *Diário de Noticias*, 14 de Dezembro de 1876, p. 3. O projecto da ponte sobre o Guadiana não há muito desactivada, datava de 1873: "Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva das obras publicas e minas, ordena: 1º Que se approve o projecto, datado de 12 de dezembro de 1873, relativo a uma ponte sobre o Guadiana, no lanço do caminho de ferro de sueste, comprehendido entre Quintos e a fronteira de Hespanha. Que se autorise o director das linhas ferreas do sul e sueste a contratar a acquisição para o estado da substructura matallica da mesma ponte nos termos da proposta apresentada em 27 de novembro ultimo por Guilherme Dulhever, representante de João Gaspar Harkort, proprietário de uma fábrica de ferro em Duisburg." (*Collecção de Legislação* ... 1869-1971, p. 219)

[67] *Jornal do Comércio*, 13 de Dezembro de 1876, p. 2.

[68] *Ibid.* e *Diário de Noticias*, 12 de Dezembro de 1876, p. 2.

[69] *O Diário Popular*, Lisboa, 15 de Dezembro de 1876, p. 1.

[70] Relata ainda a 13 de Dezembro, o *Jornal do Comércio*: "Em consequência da grande cheia do Guadiana, o vapor "Gomes 3" não tem feito a carreira do costume. A diligência entre Beja e Mértola também não tem trabalhado."

completamente razo, e os donos daquelles predios redusidos á indigencia, e sem terem a onde se recolhão." [71] No dia 29 de Dezembro a Câmara reuniu para tomar importantes decisões:

"Deliberou-se que se nomea-se uma Comissão composta de Manuel Francisco de Vargas - Augusto Magro de Vargas - Manuel Ignácio de Mello Garrido - António Manuel da Costa d'esta villa para proceder a uma investigação dos prejuizos e seus valores occasionados pela extraordinária enchente do Guadiana nos dias seis e sete do corrente, e em resultado apresentarem um relatório.

Deliberou-se também que em um livro especial se registassem os principais factos occoridos n'este concelho por effeito da mencionada enchente, e que se collocasse na parede exterior dos paços do concelho que diz para a praça e mesmo aonde balizou a enchente, uma lápide com uma legenda para commemorar tão extraordinário acontecimento.

Deliberou-se mais que se representa-se a Sua Magestade El-Rei a impossibilidade do pagamento das contribuições directas para o thesouro em Janeiro pelos desgraçados acontecimentos produzidos pela já referida enchente pedindo que os infelizes que mais havião soffrido fossem dispensados de contribuir no presente anno, e que os restantes contribuintes que em geral se achavão em precarias circunstâncias, lhe fosse addiado o pagamento para Julho.

Também reseolveo a Camara que se requeresse às Cortes a authorização por uma lei para dos fundos separados para viação se gastar até dois contos de réis nos concertos dos paços do concelho por motivo da enchente já referida e para amanhos dos caminhos que ficarão muito estragados muito particularmente o caminho para Sant'Anna de Cambas ao sair do arrabalde de além do rio que está obstruido d'entulhos de ruinas." [72]

Durante o mês de Janeiro havia sido enviada ao Governador Civil a prometida "Memória" que a Câmara elaborara "[...] para perpetuar os principaes accontecimentos da horrorosa e nunca cogitavel enchente do Guadiana nos dias 6 e 7 de Dezembro último." [73] Dois monumentos ficam assim a recordar aos vindouros a grande catastrofe natural: a lápide no Palácio de Justiça e esta narrativa lavrada pelos homens bons do concelho, testemunhas directas do acontecido [74] (ver Doc. nº 61).

Através das *Contas Geraes da Receita e Despesa* referentes ao ano de 1876/77, sabemos que a quantia dispendida pela Câmara de Mértola, relacionada com a "Cheia Grande" se elevou a 103$910 réis: "[...] a renda de um edificio para a Camara e Tribunal Judicial por motivo das inundações 36$000. Idem com a conducção e reconducção da

---

[71] AHM, *Copiador...*, Cx. A. C. 1/6, p. n. n., doc. 173.

[72] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/23, fl. 6v-7. Só no 1º de Fevereiro do ano seguinte a comissão encarregue entrega os resultados das suas investigações com um voto de agradecimento por parte de toda a edilidade (AHM, *ibid.*, fl. 10v). Porém, no entretanto, várias providências tinham sido tomadas.

[73] AHM, *Copiador...*, Cx. A. B. 1/6, p. n. n., doc. 181. Esta *Memória*, encontrada no Arquivo Histórico de Mértola, será alvo de uma edição comentada pelo grupo de historiadores do Campo Arqueológico de Mértola.

[74] Contudo, acções mais concretas são os responsáveis chamados a realizar. Pela segunda semana de Janeiro de 1877, ainda o "[...] bote de passagem pertencente a este municipio estacionado no porto d'esta villa que foi arrebatado pela vehemencia da enxente [...]" e que fora parar a Aiamonte não havia sido devolvido, como se solicitara logo a 20 de Dezembro, face à sua premente necessidade para cruzar o rio, da vila para o arrabalde e as povoações da margem esquerda. Não sabemos o desfecho do episódio mas, a troca de cartas entre a Câmara e o Alcaide de Aiamonte que transcrevemos em apendice, não deixa de ser interessante (ver Doc. n.º 24 e 25) (AHM, *ibid.*, p. n. n., doc. 183).

mobilia, archivo, portas e janellas do edificio municipal por causa das inundações 26$850. Idem com o desentulhamento do arrabalde além do rio, e estrada para Sant'Anna, por motivo das inundações 41$060." [75] A normalização de toda a vida e, em especial, da administração pública levará o seu tempo [76]. Porém, o grande processo que decorre então é o auxílio pecuniário às vítimas, pedido ao governo central e que chegará.

Em sessão de 23 de Janeiro a notícia fora divulgada: uma comissão formada em Lisboa organizava à escala nacional uma ampla ajuda às vítimas da catástrofe. De facto, logo a 14 de Dezembro, a Rainha Maria Pia assumira a presidência do movimento do qual faziam parte, o Cardeal Patriarca (como Vice Presidente) e, entre outros, os Duques de Loulé, de Ávila e de Bolama, de Palmela, as Condessas de Ficalho, de Porto Covo, de Rio Maior, de Sousa Coutinho, o Conde de Cabral, o Visconde de Ribeiro da Silva [77]. São recebidos 14.301 requerimentos das diversas comissões distritais, que por sua vez, coligem os pedidos de cada município [78]. Para análise do processo de auxílo às populações afectadas pela cheia de 1876 baseámo-nos nos quadros publicados pela *Commissão de socorros em favor das víctimas das inundações em Portugal no Inverno de 1876-1877* [79].

O concelho de Mértola enviou 127 requerimentos o que, no conjunto do distrito de Beja , representou 21 % dos 606 chegados à comissão central. Daqueles, 83 foram atendidos (65 %) e 44 indeferidos, o que representa uma percentagem muito eleveda de respostas negativas [80]. No concelho de Cuba, por exemplo, 94 % dos requerimentos foram atendidos. É facto que Mértola havia pedido 26.788$740 réis, o que representava 63 % do total das

[75] AHM, *Contas geraes...*, 1876/77, Cx. A. D. 1/11, fl. 95. Ainda em Setembro de 1878, se providenciavam obras em consequência da cheia: "Deliberou-se quanto antes se mandasse amanhar a parede da casa da Camara arruinada pela inundação do Guadiana e que se desse a obra d'empreitada." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/23, fl. 93v).

[76] Em sessão camarária de 2 de Março de 1877, "[...] disse então o Presidente que em virtude da confusão em que ainda se acha o archivo da Camara que em consequencia da inundação occorrida em Dezembro último fora tumultuariamente removido dos Paços do concelho, não havia ainda prestado as contas da gerencia municipal", o que não obsta a que, na mesma sessão, a vereação apresente uma representação a "El Rei pedindo previdencias para a desobstrução dos vaus", asssoriados pelas cheias (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/23, fl. 16-17).

[77] "Senhores: - As desgraças occasionadas pelas recentes inundações em differentes lugares do reino, suggeriram-me a idéa de crear uma commissão, que, estabelecendo-se em correpondencia com o maior numero possivel de pessoas caridosas, tanto em Lisboa, como nas provincias, promova uma subscripção, cujo producto reverta em favor d'aqulles que na grande calamidade acabam de perder os seus minguados haveres." (*Commissão...*, 1880, p. 1).

[78] Em Mértola, na já citada sessão de 23 de Janeiro, o Presidente da edilidade propõe então "Que sendo este concelho um dos mais prejudicados pelas innundações da Dezembro último e achando-se na capital do reino constituida uma Commissão para obter socorros para accudir as victimas de tamanha catastrophe, achava conveniente que se officiasse ao Deputado por este circulo a fim de alcançar algum subsídio para este concelho, a Camara appoiou a proposta do Presidente." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/23, fl. 8). Na comissão central recebe-se a 31 de Janeiro a notícia de que no concelho de Mértola "anda muita gente esmolando, pela falta de trabalho occasionada pela cheia do rio Guadiana." (*Commissão...*, 1880, p. 487). Só a 23 de Fevereiro chegam as directivas da comissão e só então se publicam nas diversas freguesias que "soffrerão prejuizos", as instruções para os requerimentos. O auxílio chegará, levantando naturalmente polémica.

[79] *Commissão...*, 1880, Doc., p. 3, 14-15, 33-39 e 45.

[80] Dentre as razões para os pedidos serem indeferidos contam-se a falta de provas, o "consta ter meios" ou os familiares terem já sido auxiliados.

indemnizações solicitadas por todo o Distrito. Receberá sete vezes menos, mas de qualquer modo a maior quantia concedida entre os municípios de Beja: 3.990$000 réis [81]. Os critérios da comissão não terão sido os mais correctos: de entre os três barqueiros que recenseámos, dois deles verão os seus pedidos indeferidos [82]. De entre os concelhos do Baixo Guadiana, Mértola ficará em segundo lugar se escalonarmos as quantias concedidas pela comissão central aos diversos municípios: Alcoutim recebe 6.636$000 réis, Castro Marim 100$000 réis e Vila Real de Santo António 1.840$000 réis. Mas a cada caso voltaremos.

As notícias do Pomarão são breves mas peremptórias: "O Pomarão desapareceu. Todas as casas foram arrasadas e nem se conhece o lugar onde existiam. Apenas ficaram algumas no ponto mais elevado daquela povoação." [83] *O Diário Popular* noticia: "O patacho inglês *Doctor*, que estava ancorado [...] garrou. A estação telegraphica de Pomarão desapareceu, indo a mesa parar às margens de Ayamonte." [84] Espaço artificialmente criado pela empresa exploradora da Mina de São Domingos, na margem esquerda (côncava) do Guadiana junto à confluência com o rio Chança e na base de uma vertente de forte declive, o Pomarão crescera apertado, concentrando-se à medida que os serviços e as habitações procuravam espaço para se instalar. A cheia terá graves consequências para a empresa "Mason and Barry" que à sua custa, mas rapidamente, reconstruirá a povoação, os cais e todos os serviços de apoio aos vapores que chegam em busca do minério.

Mais a jusante, onde o vale alarga um pouco, as vertentes são mais suaves e existem pequenas lezírias agricultadas, encontramos as Laranjeiras, o Álamo... Lê-se na *Gazeta do Algarve*: "Desde Mértola até Castro Marim, ambas as margens do Guadiana estavam orladas e revestidas de formoso arvoredo, nomeadamente figueiras e romanzeiras espontâneas, silvestres que, pendendo sobre o rio, não só o embelezavam, mas davam abrigo aos barcos, passageiros e pescadores. Tudo a cheia derrubou, deixando ambas as margens escalvadas e nuas". Junto às Larangeiras foi descoberto um cadáver levado pela corrente, instalando-se o terror entre a população [85].

---

[81] O que representou 39 % das quantias distribuidas. Sobre a lista dos pedidos algumas considerações. A maior quantia foi requerida por António Barão da Costa e Marianna Rita (3.010$000 réis), que receberão 360$000 réis. Maria da Conceição e Delfina Guerreiro, que haviam pedido 1.230$000 réis, receberão 400$000 réis, a maior quantia concedida.

[82] Sebastião da Neves barqueiro no porto da Mesquita já em 1861 e depois no Pomarão, tendo pedido 405$000 réis, vê o seu pedido não satisfeito. "Não prova o que allega ele que paga" - responde a comissão. Também Manuel António da Cruz, barqueiro no porto da vila de Mértola desde 1871, tendo pedido 800$000 réis nada recebe, por não "provar o que allega." Um dos únicos barqueiros contemplados é Abílio Bandeira, também com barca no porto da vila, e que recebe 100$000 réis, menos de um sexto do solicitado.

[83] *Gazeta do Algarve*, Dezembro de 1876 cit. A. Ascensão Nunes, 1985, p. 40. Na *Planta geral do terreno...* em que se inclui a "Planta do porto de embarque no Pomarão", a respectiva legenda refere como o número 1: "Antiga casa de administração (foi levada pela cheia de 1876)".

[84] *O Diário Popular*, Lisboa, 17 de Dezembro de 1876, p. 1.

[85] Cit. J. Varzeano, 1976, p. 1."Por causa dos prejuízos provocados pela grande cheia do Guadiana, de 1876, informa o Município [de Alcoutim] que havia as seguintes necessidades de sementes para fazer face às culturas: - 75 moios de trigo, 30 de centeio, 30 de cevada, 10 de

Como Mértola, também Alcoutim, foi duramente atingida pelas inundações em consequência da sua situação sobre o rio. As notícias dos primeiros dias são alarmantes: "Em Alcoutim foi demasiada a cheia. As águas chegaram a cobrir muitas casas, sendo elas aquelas em que estava estabelecida a delegação da alfandega [...] Os campos estão inundados. O rio saiu fora do seu leito [...] Chega mas de um modo aterrador, à praça pública desta vila. 30 m senão mais, por diante do princípio das habitações dela. Louvado Deus! Tudo aqui se vê em desarranjo, todos devem ver no semblante o medo pela tempestade que ameaça sorver-nos [...] Os barcos que se achavam no caes também nos têem vindo visitar, e se não tomassem este rumo seriam arrebatados pela corrente [...] Arrebatados pela corrente temos visto grandes porções de madeira, volumes e barcos que julgam serem do Pomarão. Todos aphlitos elevamos voz suplice a Deus que oxalá se compadeça de nós." [86]

Do outro lado do rio, Sanlúcar de Guadiana também não teve melhor sorte. O *Diário da Manhã* comenta a 17 de Dezembro: "[...] a povoação hespanhola de S. Lucas [sic] desappareceu." [87] *O Diário Popular* informa que "[...] a povoação de Sanlucar foi também arrebatada pela corrente, cuja velocidade era de 12 milhas por hora." [88] A realidade revelar-se-á menos catastrófica que estas primeiras impressões. Gonzalo y Tarín resume numa frase as consequências: "La pequeña villa de Sanlucar emplazada al pie de un cerro, perdió todas las casas que contituian la parte baja y nueva de la población." [89]

A Câmara de Alcoutim reune-se a 21 de Dezembro a fim de fazer o balanço dos prejuízos e tomar decisões quanto ao futuro. A grande cheia "[...] fez desabar mais de sessenta prédios nesta vila e montes do rio, tornando também infrutiferas todas as fazendas marginais, por lhes haver arrabatado o arvoredo [...] Sendo por todos reconhecida a necessidade de levar brado ante o Favor de Sua Magestade, fazendo-lhe sentir os nossos infortunios e pedindo lenitivo às nossas desgraças, unanimemente se acordou: - 1° - Pedir ao Governo um emprestimo para poderem levantar os predios que abateram pela inundação; 2° - Pedir o dinheiro existente no Cofre de Viação Municipal e o que a ele possa pertencer

---

aveia e 10 de fava." (A. Ascensão Nunes, 1985, p. 71).

[86] *Jornal do Commercio*, 16 de Dezembro de 1876, p. 2. No dia seguinte, o correspondente de *O Diário Popular* informa que em Alcoutim "[...] abateram todas as repartições publicas; da alfandega não restam vestígios." (17 de Dezembro de 1876, p. 1). José Varzeano refere 15,7 m alcançados pela cheia na vila de Alcoutim (1991, p. 2).

[87] Cit. F. Athaide de Oliveira, 1908, p. 222. A passagem entre as duas povoações fronteiras manter-se-á com pouca intensidade durante os meses seguintes, enquanto cada uma se entrega à reconstrução: "O encarregado da barca de passagem para S. Lucar, António Marques, apresentou-se na sessão camarária pedindo, abatimento na renda, devido á inundação não lhe permitir fazer o serviço de Dezembro a Janeiro, continuando a passagem a ser muito diminuta, pelo estado em que se achavam as margens do rio, que dificultava o embarque e desembarque." (A. Ascensão Nunes, 1985, p. 42).

[88] *O Diário Popular*, 17 de Dezembro de 1876, p. 1.

[89] Gonzalo y Tarín, 1886, p. 110. A cheia de 1876 no Guadalquivir atingiu em Sevilha os 8,7 metros (cfr. M. del Moral Ituarte, 1992, p. 10).

durante os dez anos seguintes para a edificação dos novos Paços do Concelho em lugar dos que caíram, 3° - Finalmente que não sendo conveniente a edificação no local em que se achavam por estarem sujeitos às cheias do rio, se peça o castelo, onde, sem receio se pode construir, não só aqueles paços, mas também casas para a Delegação da Alfândega e outras." [90]

A. Ascensão Nunes que transcreve o documento, comenta: "Destas deliberações, algo foi conseguido. Os subsídios concedidos atingiram 9.926$00, cabendo à Câmara, para reconstrução dos Paços, 1.800$00 réis. Também foram contemplados cento e quarente e sete agricultores que perderam sementes e cujas fazendas ficaram arrasadas [...] Foram também concedidos 500$00 réis para matar a fome e o frio aos inundados." [91] Mas vejamos os números. O total de requerimentos recebidos de Alcoutim pela Comissão Central foi de 313, dos quais 248 foram atendidos (79%). As quantias pedidas elevavam-se a 43.911$440 réis, tendo sido concedidos 6.636$000 réis (praticamente 1/7). No quadro do distrito de Faro, Alcoutim foi largamente beneficiado em relação aos outros concelhos: a quantia atribuida representou 56 % do total enviado para todos os concelhos do distrito. À semelhança do decidido em Mértola, também em Alcoutim a terrível catástrofe ficará gravada no mármore. Na fachada da Igreja da Misericordia, lê-se: "A esta altura chegou a enchente do Guadiana no dia 7 de Dezembro de 1876" e, na Cadeia Velha "CMA - 1876." [92]

Mas aproximemo-nos da foz. Os problemas parecem ter começado mais cedo do que para montante. O Azinhal, desde o dia 3 de Dezembro que se encontrava isolado pelas cheias das ribeiras afluentes do Guadiana [93]. Castro Marim, atendendo à sua situação a meia vertente, a salvo das águas altas, foi a que menos sofreu. A *Commissão de Socorros* também não se compadeceu: dos 16 requerimentos entregues só um obteve resposta, o de Manuel Pereira Gonçalves, que recebeu 100$000 réis.

O caso de Vila Real de Santo António foi bem diferente. Ainda que projectada para

[90] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 41. Mas também outras instituições de Alcoutim foram atingidas: "[...] vistos os parcos fundos que a Santa Casa [da Misericórdia] dispõe para os gastos a fazer na mesma em vista dos disturbios causados pela cheia, nos dias 6,7 e 8 do corrente, achava muito justo que se dirigissem a todas as Santas Casas dos Reino, solicitando das mesmas uma esmola a fim de minorar os males que sofreu [...] Os auxílios solicitados tiveram eco e, juntando o valioso contributo do Visconde de São Domingos, a Irmandade conseguiu reedificar a igreja, que reabriu ao culto no dia 18 de Janeiro de 1880, com solenidades pomposas. Nas reconstruções considerou-se que as paredes não deviam ser construídas em taipa, pois foi devido a esta maneira de construir que ruiram maior número de edificações." (*ibid.*).

[91] Na sessão de 31 de Janeiro de 1877 da *Commissão de Socorros*, é lido um estranho ofício: "Do presidente da Comissão no districto de Faro a accusar a recepção da circular de 18 do corrente, a participar o andamento que íam tendo os seus trabalhos para obter os maiores donativos, e a informar que, em vista das difficuldades que a comissão concelhia de Alcoutim dizia ter para a distribuição dos 500$000 réis que lhe haviam sido remettidos para os que soffriam frio e fome, pois eram males que já haviam desapparecido, havia resolvido suspender tal distribuição até se acharem concluidos os trabalhos das comissões em todo o districto." (*Commissão...*, 1880, p. 487).

[92] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 39.

[93] *Jornal dos Artistas*, 14 de Dezembro de 1876, p. 2.

fazer face às maiores cheias seria improvável para os planeadores do século XVIII preverem uma catástrofe desta envergadura. A *Gazeta do Algarve* relata: "Em Vila Real há desgraças a lamentar. Morreram 11 homens, tres foram buscar madeira e viram-se perdidos na volta, e 8 que lhes foram acudir [...] Todas as repartições foram a terra. A alfandega foi que soffreu mais, porque não se pôde salvar um único papel, e suppõe-se que não ficarão nem vestigios d'ella. [...] As ribeiras da serra correm caudalosas e consta que têm morrido dois ou três homens e muitos outros têm escapado com grande dificuldade e perigo." [94] O *Diário da Manhã* por seu turno, noticia a 17 de Dezembro: "Em Villa Real de Santo António não foram menores os desastres. Perdeu-se uma lancha de pesca, morrendo oito homens; uma canoa, morrendo um homem e dois rapazes; o vapor *Tinto* garrou; o gancho *Doctor* foi abandonado nos baixos da barra." [95]

Destruição da fachada ribeirinha da vila, desastres pessoais e materiais, alteração marcada da barra e de todo o conjunto do estuário. As vítimas de Vila Real de Santo António verão todos os seus pedidos de auxílio satisfeitos pela Comissão de Socorros. Estranhamente também não foram apresentados mais de nove. As quantias concedidas ultrapassaram largamente as pedidas: 1.840$000 réis contra 260$000 réis solicitados, porque a maioria não havia sequer indicado valores. O único que o especifica, João Pedro Martins Rafelão (260$000 réis) recebe apenas 50$000 réis apesar de se referir que é "pelos relevantes serviços que prestou n'um bote que lhe foi pago pelo dono do hiate que foi socorrer." Heroísmo e miséria para terminar esta nossa peregrinação periodística pelo vale do Guadiana, durante a terrível cheia de 1876.

As cheias de 1882 a 1914

"Ao pé do Moinho dos Bogalhos (9 km, a montante do Pulo do Lobo) existem duas marcas de cheias. A de 1876 fica 26 m acima do nível da estiagem, a jusante do açude. A de 1882, fica 20 m. Mas, pouco mais ou menos a esta altura, já há memória de terem chegado várias, como a de 1909." [96] As cheias de 1882 e de 1883, escassos seis anos após a Grande Cheia, inscrevem-se de igual modo no "quadro de honra" do Guadiana, provando uma vez mais a sua irregularidade interanual extrema. A cheia de 1883, que acontece numa fase adiantada da formação da flecha arenosa da Ponta de Santo António, na foz, destrói-a em

---

[94] Cit. F. Athaide de Oliveira, 1908, p. 222 e A. Ascensão Nunes, 1985, p. 40.
[95] Cit. F. Athaide de Oliveira, 1908, p. 222.
[96] M. Feio, 1947, p. 15.

grande parte, abrindo o Canal da Golada que passará a servir de barra "[...] aberto aos temporaes e em angulo recto com a direcção geral do rio, por onde se calculava descarregassem dois terços do caudal do rio, e outro menos profundo, o de E., por onde sahia o restante." [97] Em Fevereiro de 1885 nova cheia acontece no Guadiana mas sem provocar mais prejuízos que a interrupção da carreira a vapor, entre os dias 4 e 11 daquele mês [98].

Sete anos depois, novo período de temporais ocorre nos primeiros meses de 1892, estendendo-se à bacia do Guadalquivir [99]. No Guadiana e mais especialmente em Mértola, as consequências da subida das águas levam os vizinhos do porto da vila a dirigirem-se à Câmara Municipal, em busca de auxílio [100]. São os mesmos moradores que pedem novamente auxílio três anos depois. Várias vezes durante o Inverno de 1894-95 o rio inundara a parte baixa de Mértola e tudo se agrava com a cheia dos fins de Fevereiro, inícios de Março [101]. Dela nos chegam noticias de Alcoutim e também do Tejo [102]. A navegação no Guadiana esteve interrompida, em especial a carreira de passageiros e *O Diário Popular* informa que encalhou "[...] no rio Guadiana, proximo de Alcoutim, o vapor inglês *Falcon*, carregado de mineral. Fez um rombo na prôa e acha-se já no fundo." [103] Apesar de todos os avisos e precauções os desastres acontecem neste rio tão irregular e caprichoso. A cheia de 1895 ficará na memória: o amanho dos estragos causados demorará meses nas margens do Guadiana e seus afluentes [104]. No Pomarão atingiu os 15 metros [105].

---

97 Adolpho Loureiro cit. D. Abecasis, 1926, p. 113.

98 H. A da Fonseca, 1990, p. 179.

99 Sevilha vive uma vez mais inundações na sua margem ribeirinha (cfr. Bentabol y Ureta, 1898, p. 18). Segundo M. del Moral Ituarte, as águas atingiram em Sevilha os 9,3 metros (1992, p. 10).

100 "15 de Março de 1892 [...] Compareceram durante a sessão [camarária] Francisco da Costa Nunes, Eugénio da Encarnação, Francisco da Costa e Rita da Costa, e verbalmente pediram à Camara um subsídio para poderem limpar suas casas no porto do rio d'esta villa, que, com as cheias do Guadiana haviam ficado submergidas por muito tempo, e tendo elles sido bastante prejudicados com a mesma cheia, não podiam, pelas suas precárias circunstâncias fazer despeza de desobstrucção, da areia e lôdos com que as mesmas tinham ficado até ao tecto. Deliberou a Camara depois de bem conhecer a justiça do pedido se desse aos quatro requerentes a quantia de 12:000 réis." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/27, fl. 23v).

101 "Que pela circunstância das grandes cheias do Guadiana terem obstruido n'este inverno por mais de uma vez, as casas do porto d'esta villa deliberaram subsidiar os donnos das mesmas casas para as desobstruirem, com a quantia de quinze mil e quinhentos réis, sendo a Francisco da Costa Nunes três mil réis - a Eugénio da Encarnação três mil réis, a Francisca da Costa cinco mil réis e a Rita da Costa quatro mil e quinhentos réis." (AHM, *ibid.*, fl. 156v). As carreiras do vapor estiveram interrompidas entre 12 e 19 de Fevereiro de 1895 e voltaram a ser suspensas a 1 de Março (cfr. H. A. da Fonnseca, 1990, p. 181).

102 Cfr. A. Ascensão Nunes, 1985, p. 39 e M. Pardé, 1949, p. 631.

103 *O Diário Popular*, 15 de Março de 1895, p. 2.

104 A edilidade mertolense toma várias decisões entre Maio e Junho de 1895, na sequência das cheias. Na sessão de 28 de Maio: "Que encarregavam o presidente a mandar tapar com lenha e cascalhos algumas fendas dos portos de ribeiras neste concelho, causadas pelas grandes cheias que houveram este anno, até que as mesmas ribeiras tenham menos água e os portos estejam em melhores condições de se lhes fazer um conserto sólido de que precisam, visto que os mesmos estão inutilizados." E na sessão de 16 de Julho: "Que se faça no barranco da Vaqueira o aqueduto que foi derribado com a última cheia, afim de formar o caminho que ali havia e que se acha interrompido." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/27, fl. 169 e 172v).

105 Duarte Abecasis, 1926, p. 165.

Em 1907 ocorre uma cheia de proporções controláveis: a navegação esteve suspensa quase cinco dias, os moradores no "porto do rio" da vila de Mértola "viram-se obrigados a retirarem-se de suas casas" e, nos diversos afluentes registaram-se também cheias importantes [106] (ver Doc. nº 60). Maior parece ter sido a cheia de 1909, a que Mariano Feio atribui uma altura de quase 20 metros acima do nivel de estiagem, uma dezena de quilometros a montante do Pulo do Lobo [107]. As inundações do Inverno de 1909 estendem-se a todo o País com especial incidência no rio Douro [108]. No ano seguinte as águas voltam a entrar nas habitações mais próximas do rio, em Mértola: Francisco da Costa pede "uma esmola para custear as despesas com a limpesa da casa que a cheia do Guadiana lhe inundou." [109] Mas se as cheias eram já um drama sazonal na vivência das populações ribeirinhas, o pedido de auxílio tornara-se também uma constante que a Câmara devia julgar, averiguando os factos.

A cheia de 1912 que atinge os 17 metros no Pomarão [110] e os 10,4 metros em Alcoutim [111], será comparável à de 1895, embora para as populações o marco seja a catastrofe de 1876, que não esquece. Apesar de quase 40 anos passados, a memória mantém-se viva e o panico facilmente se gera. Diz o correspondente do *Diário de Noticias* a 12 de Fevereiro de 1912: "Os pequenos regatos estão transformados em grandes ribeiros! O rio Chança leva uma cheia brutal, e o Guadiana vae de tal forma que faz lembrar a fenomenal cheia de 1876." De Alcoutim as noticias não são mais encorajadoras: "Continua o temporal e chuvas, havendo muita falta de mantimentos. Estamos cercados de água e o rio cresce. Encontra-se próximo desta vila, a chalupa Esperança 2ª, correndo muito perigo." E, três dias depois: "Todas as sementes diferentes que havia nas vargens do rio e ribeiro até onde, chegou a enchente, bem como o arvoredo, ficaram queimadas devido ao mineral da mina de S. Domingos que a enchente arrojou." [112] Destas grandes inundações de 1912 temos também informação para o Tejo [113] provando que não se trata de um fenómeno localizado, o que parece não acontecer na cheia de 1914.

As águas sobem em Mértola mas "[...] em virtude das chuvas torrenciais que tem

[106] Cfr. *O Mertolense*, 8 de Dezembro de 1907, p. 4.
[107] Cfr. M. Feio, 1949, p. 15.
[108] Cfr. M. Pardé, 1949, p. 631.
[109] Cfr. AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/34, fl. 136.
[110] Duarte Abecasis, 1926, p. 165.
[111] Cfr. José Varzeano, 1991, p. 2.
[112] *Diário de Noticias*, 12, 13 e 16 de Fevereiro de 1912.
[113] Cfr. M. Pardé, 1949, p. 631.

caido lá para os lados do nascente." [114] A navegação é suspensa mas não passará de um alarme sem consequências. Nos meados de Outubro de 1917 as águas voltam a subir excepcionalmente: no dia 16 atingem no porto do Pomarão os 10 metros [115]. Até ao fim da década não temos notícias de que o Guadiana tenha voltado a perturbar os seus habitantes.

1.3 - A estiagem

"En été elle [la Guadiana] a très peu d'eau, & le peu qu'il lui en reste ne semble pas tant couler que croupir sous ces rochers; tellement qu'on ne la sauroit mieux comparer qu'à ces ravines, où les torrens laissent après eux les pierres qu'ils ont entraînées des montagnes. Il ne faut donc pas s'étonner [...] si l'on a cru qu'elle se perdoit sous terre, puisque dans la sécheresse on la perd de vue [...] Cela a donné lieu à un bel esprit de ces derniers tems de dire au sujet des fleuves d'Espagne: l'Ebre l'emporte pour le noms; le Duèro pour la force; le Tage pour la renommée; le Guadalquivir pour les richesses; & que la Guadiana n'ayant pas de quoi se mettre en parallele avec les autres, elle se cache de honte sous terre." [116]

Bruzen de la Martinière

Em rios de regime pluvial sub-tropical, a estiagem acentuada e prolongada, quer no conjunto do ano hidrológico, quer ao longo de uma sequência de anos, é uma das suas principais características [117]. No Guadiana, desde que as fontes históricas o registam, ela tem sido uma constante, representando um gravissimo problema para as populações das áreas em que ocorre. Ela é também, hoje, um importante óbice que se coloca aos grandes empreendimentos hidráulicos.

Muito antes que o Plano de Rega de Badajoz alterasse fortemente o regime do Guadiana e sobre ele se tivesse de ponderar para a construção de barragens e canais em Portugal, muito antes, diziamos, e nessa mesma área, outras represas haviam há muito sido edificadas e continuavam a funcionar. Referimo-nos às barragens de Proserpina e Cornalbo, as mais antigas da Península, que datam do período romano [118]. Já então a estiagem do Guadiana e a rega do seu fértil vale médio eram uma preocupação. Problema paralelo é o da navegabilidade do rio face ao mesmo aspecto do seu regime. No século XVIII, Gervásio de Almeida Pais propunha soluções aos defensores da construção de grandes canais de navegação:

[114] *O Futuro de Mértola*, 17 de Dezembro de 1914, p. 1.
[115] Duarte Abecasis, 1926, p. 165.
[116] Bruzen de la Martinière, I, 1768, p. 227.
[117] J.-R. Vannéy refere para o Guadalquivir diversas situações de estiagem com valores de 0 para o caudal, durante vários dias (1970, p. 98).
[118] Cfr. A. Cabo Alonso, 1974, p. 117.

"Não falta quem se lembre da abertura de um canal que desde o rio Sado atravessasse a Provincia: destas obras sumptuozissimas ficaram muitos nos projectos, outras principiadas, e as menos acabadas: esta seria muito util para o transporte de grãos e mais [...] da Província, cujos carretos teriam muita proporção dos nossos frutos na concorrencia com os estrangeiros na Corte de Lisboa, porem seria preciso vencer as dificuldades de uma enorme despeza, e a maior de todas a falta de ribeiras perenes, que sustentassem a navegação do Canal, visto que as da Província são propriamente enxurradas de inverno, e estava o Canal quaze todo o ano seco." [119]

Rivas Godoy sintetiza as razões básicas da marcada estiagem no Guadiana devido "[...] en gran parte a no estar circundada su cuenca por altas montañas, que pudieran almacenar agua y nieve durante el invierno para poder mantener durante el estío, el caudal adecuado." [120] A estas características morfológicas somam-se naturalmente as climáticas, as da vegetação... A evapotranspiração é notoriamente elevada em toda a bacia. Na quantificação dos caudais ao longo do ano, a estiagem ocorre no Guadiana nos meses de Agosto e Setembro, alcançando "[...] los minimos valores que se registran en los grandes cursos peninsulares." [121]

Se as cheias marcam pela sua espectacularidade a imagem do Guadiana, a estiagem, um rio seco ou com numerosos vaus, charcos e pegos, encontramo-lo retratado em muitas descrições [122]. Para as populações que vivem ao longo das margens, o Guadiana é em muitos locais para montante do Pulo do Lobo, "a ribeira", já que, por muitos meses a corrente é mínima e pacífica [123]. Nos afluentes o panorama será mais extremo. Os leitos completamente secos por semanas e semanas (por vezes meses e meses), levam H.Vivien a falar de desastre hidrológico para grande número de cursos de água do Sul de Portugal [124].

Para o século XIX (como para os séculos anteriores), as consequências da estiagem prolongada no conjunto da rede hidrográfica eram terríficas [125]. As águas estagnadas, criavam condições ideais para o aparecimento de mosquitos "em quantidades extraordinárias,

---

[119] BNL, Cod. 8714, G. Almeida Pais, 1788, fl. 33. O problema dos caudais mínimos necessários para a circulação fluvial não atingem apenas os rios do Sul da Europa. O Loire, por exemplo, ainda no início do século XIX era apenas navegável em média cinco a seis meses por ano (R. Dion, 1938, p. 149).

[120] S. Rivas Godoy, 1961, p. 397.

[121] V. Masachs Alavedra in M. Terán, II, 1954, p. 129.

[122] Cfr. E. Chao, 1849, p. 20. Num documento de 1793, divulgado por J.M. Graça Affreixo refere-se a propósito do fabrico de panos em Brinches: "Os habitantes da aldeia de Brinches se entreteem de fabricar saragoças, com o incommodo de terem os pizões no rio Guadiana, sem que possam usar d'elles no verão pela secura, e no inverno pelas cheias." (1984, p. 285).

[123] "O povo, pelo menos em algumas partes do Alentejo, costuma chamar ao Guadiana *ribeira* e não *rio*; em Mourão, por exemplo, as lavadeiras, quando vão lavar ao Guadiana, dizem que *vão à ribeira*; quando dizem que *vão ao rio*, entende-se isso de rios pequenos." (J. Leite de Vasconcellos, *Etnografia*..., II, 1936, p. 29).

[124] M. Vivian, 1966, p. 170.

[125] Esta situação do Sul de Portugal tem um claro enquadramento mediterrâneo, quer geográfico, quer histórico:"La Méditerranée était le pays classique de la malaria et de maladies de carence [...] Deltas, lagunes et plaines formées derrière des cordons littoraux, plaines alluviales soumises à des inondations catastrophiques d'hiver et à la désorganisation du drainage pendant les sécheresses d'été, étaient favorables au développement du paludisme et exigeaient de grands traveaux d'aménagement pour être mises en valeur." (O. Ribeiro, 1975, p. 549).

verdadeiras nuvens, que chegam a difficultar o transito nos caminhos." [126] As febres sazonais (as *sezões*) atacavam os habitantes, provocando verdadeiras epidemias. A insalubridade do vale do Guadiana, que explica em larga medida a rarefração do seu povoamento, prolongou-se ainda e intensamente pelas primeiras décadas do nosso século [127]. Em resposta a um questionário enviado em 1901, por A. Padua aos médicos de todos os concelhos do País, referem os que exercem nos municípios do Baixo Guadiana, permanentes casos de malária [128].

Para o período em estudo a primeira grande estiagem de que temos noticia data de 1867-68: "[...] o tempo correu muito bom até ao fim de Janeiro, pode dizer-se mesmo até ao fim de Fevereiro: chuvas regulares, sem serem excessivas em Novembro e Dezembro e um inverno seco (Janeiro e Fevereiro respectivamente com 26 mm e 8 mm). Mas a seguir vem tempo mais quente, dias mais longos e a chuva faltou: em Março, depois de seca prolongada caíram apenas 4 mm. A estiagem prolongou-se demais, os trigos devem ter espigado à força e perdeu-se o afilhamento. Abril e Maio correram favoráveis, com 40 mm e 57 mm; evitando uma catastrofe." [129]

Não possuímos qualquer indicação sobre os caudais do Guadiana mas os valores terão sido minimos, como o foram também certamente para o Inverno de 1873-74. Novo período de secas acontece: "[...] as chuvas foram escassas em Dezembro e Janeiro, mas isto até é conveniente, o ano corria seco mas aceitável até ao fim de Fevereiro, mas as chuvas falharam completamente em Março (1,4 mm) e foram escassas em Abril (29 mm), de modo que a produção de cereais deve ter sido quase nula nas terras fortes e medíocre nas terras fracas." [130] O testemunho contemporâneo é-nos dado pelo Padre Rocha Espanca nas suas *Memórias de Vila Viçosa* que diz ainda das trágicas consequências das secas com o aparecimento de uma epidemias de sarampo e varíola [131].

Uma nova seca acontece em 1917-18, segundo a listagem que temos vindo a seguir elaborada por M. Feio e Virginia Henriques: "Em 1917-18 só começou a chover em Janeiro,

---

[126] A. Padua, II, 1903, p. 307. Sobre este problema, durante o século XVIII, ver J. Marcadé, 1971, p. 31.

[127] Eça de Queirós que possuía uma propriedade em Corte Cordessa, junto ao Guadiana (no concelho de Serpa), escrevia em Maio de 1898 em carta a sua mulher: "[...] conto também seguir logo para Corte Condessa, que é tão quente, pelo menos como Cascais. É verdade que é sezonático - e eu ainda tenho, lá de vez em quando une touche de febrezinha paludosa." (Isabel F. Albuquerque, 1992, p. 180). Julião dirá a Jorge que parte para o Alentejo, até S. Domingos em *O Primo Basilio*: "Cuidado com as sezões, e descobre uma mina de ouro!" (Eça de Queirós, s. d., p. 53).

[128] A. Padua, I, 1902, p. 201-202 e II, 1903, p. 307.

[129] M. Feio *et al.*, 1986, p. 29. Mas o mau ano agrícola confirmou-se com uma bem lembrada praga de gafanhotos. A Câmara de Mértola dispenderá 53$200 réis do orçamento para a combater (AHM, *Contas geraes...*, Cx. A. D. 1/11, fl. 59).

[130] M. Feio *et al.*, 1986, p. 29.

[131] Pe Rocha Espanca, XIX, 1984, p. 24. Silva Picão regista para a área de Elvas uma prolongada seca entre o Natal de 1895 e Abril de 1896 (1983, p. 352).

o que é demasiado tarde [...] Nos meses seguintes, as chuvas foram suficientes, mas foi um ano absolutamente sem pastagens até Abril e escasso de cereais pelas nascenças fora de tempo que só podiam ser compensadas por chuvas abundantes em Maio, que faltaram." [132]
Para nenhum dos períodos descritos possuímos valores de caudal para o Guadiana ou seus afluentes em território português, deixaríamos porém um número, sintomático dos extremos a que podia chegar essa estiagem neste curso de água, grande colector no conjunto da Península Ibérica. No Verão de 1927, em Puente de Palmas (Badajoz), o caudal desceu a 0,58 m^3/s [133].

O grande "defeito" do Guadiana (antes e hoje) é a sua estiagem, de duração muito variável, que obsta em definitivo a qualquer aproveitamento seguro do seu caudal. Em 1910, o *Diário Illustrado* entrevista o engenheiro Conceição Parreira, funcionário do Ministério das Obras Públicas que, a pedido da empresa mineira de S. Domingos, efectuara estudos sobre o regime do Guadiana com vista à utilização das suas águas como força motriz muito necessária no diversificado parque de máquinas da Mina.

> "O trabalho a que procedi, por mandado da empresa da mina de S. Domingos, permittiu-me averiguar que o que falta ao Guadiana para conseguir d'elle uma força motriz regular é a média de elevação d'águas. De inverno obtem-se uma força motriz de mil cavallos em média, mas no verão a água falta a tal ponto que, em certos sítios, se póde passar o rio a vau.
>
> E não seria fácil fazer uma retenção d'águas?
>
> Não. A prova está, em que, para mover os moinhos, tão interessantes e característicos, que existem nas margens do Guadiana, durante o verão é preciso fazer reprêzas, de maneira que só pódem moer alternadamente.
>
> Que altura tem no mínimo a maior queda que V. Ex.ª conhece?
>
> Entre o Pulo do Lobo e o Pulo da Zorra, que lhe fica a montante, um pouco acima de Mértola, há uma queda de 17 metros no inverno. Essa e uma outra que existe mais adiante pódem constituir a média d'uma queda d'água de 30 metros.
>
> E o plano de V. Ex.ª foi admittido?
>
> A Companhia da mina de S. Domingos andava explorando umas minas de cobre, não tanto por este metal, mas por causa de aproveitar o enxofre que existe conjunctamente na massa. Os lucros que, porém, d'ahi advieram não permittiram levar a cabo o meu plano, se bem que não perdessem a ideia de o fazer.
>
> A força motora que se conseguisse com as referidas quedas serviria para mais alguma cousa do que a movimentação do mechanismo da Companhia?
>
> Não senhor, nem mesmo chegaria para o que a Companhia deseja. Volto a affirmar-lhe o que disse no principio: o rio Guadiana não deve ser utilizado na produção da força motriz." [134]

---

[132] M. Feio *et al.*, 1986, p. 91.

[133] Cfr. A. Cabo Alonso, 1974, p. 119.

[134] "Os rios de Portugal...", 1910, p. 1.

2 - Os afluentes, os tornos e os vaus

Os afluentes

O Guadiana recebe "[...] pela margem direita os affluentes Odeleite, Vascão, Oeiras, Terges e Cobres, Degebe, Caia e Xevora, e pela margem esquerda os affluentes Ardila e Chança." Em 1885, E. de Bettencourt enumera assim os afluentes do Guadiana, como uma parte da lenga-lenga que era então imprescindível decorar no ensino médio [135]. A definição é bem o protótipo divulgado pela bibliografia da época: os afluentes espanhóis (ainda que menos importantes) são esquecidos, o pormenor da margem esquerda (maioritariamente portuguesa) muito maior do que o concedido à margem fronteira [136]. Sempre assim será no ensino (e mais grave), na investigação. O peso do poder revelar-se-á na enumeração quantitativa mas também e mais fortemente, na análise qualitativa. A propósito da dificuldade na construção de transportes ferroviários na região, ultrapassável pela alternativa dos fluviais, chegar-se-á a falar das "águas dos vastos afluentes do Guadiana, verdadeiramente valiosos", para tais empresas [137]. Desconhecimento da realidade é razão impossivel de invocar para um "quinzenário regionalista" de Serpa que publica a frase transcrita. A manipulação do discurso político não é exclusivo do poder central.

Já Vivien de Saint Martin no seu célebre *Dictionnaire* comentava, referindo-se aos afluentes do Guadiana: "[...] mais ses rivières n'ont d'eau qu'en temps de pluie, et ce n'est que sur la carte qu'elles font bonne figure." [138] E antes dele Fr. Manuel de Figueiredo na sua *Descripção de Portugal*: "Podera haver mais ribeirotes divisórios das Monarquias, de que se deve prescindir, pela pequenhez, e dúvida de fazerem divisão, como a ribeira Chança, e a de Olivença, que a faz dividente quem lhe ignora, e confunde a origem, marcando huma em grande distancia da outra." [139]

Como para o Guadiana também os mais importantes eventos hidrológicos nos seus afluentes são as cheias e a prolongada estiagem. Sobre esses aspectos, numerosos são os testemunhos que coligimos [140]. A diferença extrema de caudal ao longo do ano existente em

[135] E. A. de Bettencourt, 1885, p. 14.

[136] J. C. Garcia, 1989-d, p. 279.

[137] Cfr. *A Margem Esquerda*, 15 de Fevereiro de 1923, p. 1.

[138] V. Saint Martin, 1884, p. 557.

[139] Fr. Manuel de Figueiredo, 1788, p. 241.

[140] Ao longo da bacia mediterrânea multiplicam-se os exemplos de cursos de água com regimes semelhantes que provocam idênticas consequências para a navegação e a circulação de pessoas e mercadorias. Diz S. Levouillon sobre o Ardèche, afluente do Rodano:

todos os afluentes é assinalada pelos autores que descreveram a área, como Lacerda Lobo, [141] Silva Lopes [142] ou Charles Bonnet: "Le Vascão, l'Odeleite, la Foupana ont très peu d'eau en été, dans la plus grande partie de leurs cours; mais en hiver ces rivières deviennent des torrents impétueux, empêchant le passage, qu'il serait même très dangereux de tenter." [143] A situação agrava-se em caso de grandes cheias, como a de 1876: "Os pequenos regatos estão transformados em grandes ribeiros! O rio Chança leva uma cheia brutal." [144] Mas não só o Chança. As palavras do *Diário de Notícias* sobre os "pequenos regatos" são bem verdade para a área do Azinhal: "Por alguns dias, os habitantes d'esta aldeia teem estado incommunicáveis com os de Castromarim e Odeleite, porque as ribeiras que ficam de permeio, quando de Azinhal se segue para alguma d'aquellas localidades, não teem permittido passagem." [145] Na realidade, os sub-afluentes do Guadiana podem subir mais de uma dezena de metros acima do nivel normal, em época de cheia, por exemplo, na área de Puebla de Guzmán [146].

Se estes são os problemas postos á circulação terrestre eles também não são menores para a navegação fluvial. As *ribeiradas* ou *barrancadas* dos afluentes do Guadiana eram temidas pela força da corrente que embatia contra as embarcações e pelo transporte de carga sólida que alterava o fundo do leito. "Quando se verificam cheias nos afluentes do Guadiana, os navios deverão contar ainda com as pancadas transversais dela resultantes á passagem nas suas embocaduras sendo particularmente perigosa nessas condições, a passagem defronte da ribeira do Vascão, onde o abatimento produzido pode atirar com os navios sobre a margem oposta, onde existem algumas rochas [...] As ribeiradas são a designação comum dos assoreamentos que se verificam nas margens do rio, provocadas pela descarga dos afluentes do Guadiana em épocas de cheias e que nalguns pontos podem alterar sensivelmente a definição da batimetria indicada." [147]

Fenómeno comum ao grande rio é a influência das marés nos troços terminais dos afluentes, o que permite a sua navegabilidade, embora exclusivamente por pequenas

"L'impossibilité d'utilizer l'Ardèche comme voie de transport provient de son régime torrentiel typiquement cévenal trop encombrée et insuffisante à l'étiage, elle est sujette en période d'orages à des crues catastrophiques qui peuvent provoquer une montée des eaux de plus de vingt mètres en quelques heures à certains endroits." (1979, p. 201).

141 "[...] morrem todos os annos muitos passageiros e gado nas Ribeiras de Vascão, Foupana e do Deleite." (BNL, Fundo Geral, Mss. 247, 38).

142 Cfr. J. B. Silva Lopes, 1841, p. 393.

143 Ch. Bonnet, 1850, p. 58. Sobre o Vascão e a Ribeira dos Ladrões (Alcoutim), acrescenta o autor: "Rio Vascão, rivière qui n'a pas sensiblement de l'eau en été, mais devient un torrent en hiver, les sources sont dans les contraforts Nord de la serre du Malhão." (*ibid.*, p. 57).

144 *Diário de Notícias*, 12 de Fevereiro de 1912, p. 2.

145 *Jornal dos Artistas*, 14 de Dezembro de 1876, p. 2.

146 Cfr. J. Doetsch, 1957, p. 10.

147 A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 666-667.

embarcações. Charles Bonnet lembra a propósito: "L'Odeleite est navigable pour des bateaux à une distance de trois quarts de lieue de son embouchure, il en est de même de la petite rivière d'Azinhal et de beaucoup de petits canaux sur les bords du fleuve, comme près de Castro Marim, et qui sont navigables pour de légères embarcations." [148] Em todas as ribeiras se fazem as marés sentir, dependentes da configuração do vale e, especialmente, das características do perfil longitudinal. Mas mesmo no Chança, a dezenas de quilometros da foz, o efeito da maré era evidente (antes da construção da barragem), até 2.600 m para montante da confluência [149]. A presença de água salgada é naturalmente mais forte nos afluentes próximos da foz: Foupana-Odeleite [150]. Essa presença é visível através de espécies vegetais particulares. Diz Silva Lopes na sua *Chorographia*: "Nos sítios destas ribeiras, a que chega água salgada, cria-se a herva alli chamada *do Sapal*, de que fazem uso contra as cezões." [151] No sapal de Castro Marim, ao longo da Ribeira da Carrasqueira estendem-se os "Morraçáes q. cobrem todas as Marés vivas, e sérvem de pastarem os gados." [152]

Os tornos

Entre o Pomarão e Castro Marim, um dos principais problemas postos à navegação é o dos *tornos*: voltas apertadas no percurso sinuoso do rio. Para montante de Alcoutim as vertentes apresentam um forte declive e a largura do leito diminui entre 100 e 150 metros. O vento encanado põe em perigo as embarcações à vela que cruzam as águas. Finalmente durante as manobras fluviais há que estar também atento às pedras das margens.

O mais citado *torno* (por perigoso) é o Torno da Pinta, a Norte de Laranjeiras (Fig. 5). A primeira descrição que dele possuímos é da pena de Silva Lopes na sua *Chorographia*: "A S. da villa [Alcoutim], hum pouco acima do lugarejo das Larangeiras, forma o Guadiana hum cotovelo, a que chamão o *Torno da Pinta*, onde pelas refregas fortíssimas do vento, que sempre alli anda em redemoinho, se tem perdido alguns barcos." [153] A narrativa de Charles Bonnet segue de perto esta: "A un quart de lieue Sud d'Alcoitim, la Guadiana fait un coude auquel on a donné le nom de Torno da Pinta, lorsque le vent est très fort, il s'engouffre dans

---

148 Ch. Bonnet, 1850, p. 58.

149 *Itinerarios del rio...*, 1983, p. 465.

150 Aí, os valores da salinidade rondam os 23 por mil, junto à confluência (a 22 km da foz) e, 33 por mil na confluência do Beliche, a 11 km da foz (cfr. M. Didier, s. d., p. III. 2).

151 J. B. Silva Lopes, 1841, p. 392.

152 IGC, Mss 259, J. Sande Vasconcelos, *Carta...*, 1775.

153 J. B. Silva Lopes, 1841, p. 396.

le coude, et fait chavirer les embarcations." [154] A era do vapor não havia ainda chegado, daí que a principal dificuldade para a navegação, advinda da existencia dos *tornos*, seja o vento no vale [155]. Também P. Madoz no seu *Diccionario* faz advertência semelhante às já citadas: "[...] la navegación es sin embargo peligrosa, ya por los frecuentes tornos del r., y ya tambien porque reinan generalmente los vientos N. encallejonados entre las escarpadas orillas del Guadiana estas partes." [156] As referências aos "perigosos" ventos irá diminuindo à medida que avançamos no século e que as embarcações a vapor vão substituindo as de vela para um cada vez maior número de tipos de barco [157].

Os problemas postos pelos *tornos* serão então outros mas, ainda em 1865, superiormente se ordenava aos pilotos do rio "[...] que não devem arriscar os Navios que dirigirem todas as vezes que não venham a reboque do vapor, a passarem próximo a pedras ou a lugares perigozos com vento incerto com força e direcção." [158] No Torno da Pinta a largura do rio é de apróximadamente 150 metros e a profundidade, das maiores registadas em todo o curso do Guadiana, cerca de 20 metros [159]. O problema principal advém da margem de manobra mínima concedida aos navios pela largura do leito e a sequência próxima das curvas. Durante algum tempo, o comprimento máximo permitido aos vapores que subiam o rio era de 55 metros, atendendo às condições do Torno da Pinta mas, com a entrada em funcionamento dos rebocadores e a limpeza das margens, chegaram ao Pomarão, navios com 95 metros de comprimento e 5 metros de calado. A navegação porém sempre se manterá condicionada por esses limites impossíveis de ultrapassar [160].

Com o aumento da dimensão dos navios, os rebocadores a cargo da empresa

---

[154] Ch. Bonnet, 1850, p. 58.

[155] A sazonalidade nas direcções predominantes do vento em Vila Real de Santo António e no vale do Guadiana que condicionavam a navegação à vela são descritas por J. A. Madeira com base em observações do início dos anos 40: "[...] nota-se o predominio dos ventos de Sudoeste nos meses de Março a Outubro, inclusivo, e os do Norte nos restantes. Mas como a frequência dos ventos nestas duas direcções é sensivelmente a mesma, deduz-se [...] que existe uma alternancia constante dos rumos em que sopram estes ventos [...] Tem por consequencia, este regime as caracteristicas de uma brisa do mar e de montanha, esta última do interior paralelamente ao rio Guadiana e influênciada pelo seu vale." (1952, p. 24).

[156] P. Madoz, IX, 1846, p. 37.

[157] "Le premier fait qui frappe l'esprit est l'existence d'un puissant déterminisme du navire. L'instrument de transport utilisé dans un temps donné et pour forme de relations définie, dépend lui-même du degré d'évolution technologique du groupe humaine qui l'a construit, et de l'allure des besoins commerciaux ou autres qu'il doit satisfaire: il est donc lui-même dépendant dans ses caractéristiques. Mais il a ses propres exigences; il est à l'origine de contraintes: calaisons, tonnage, flottaison, carénage." (A. Vigarié, 1979, p. 45).

[158] PVR, *Livro de Registo. Para ordens superiores...*, fl. 4.

[159] Cfr. A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 679.

[160] Cfr. *ibid.*, p. 667. Louis Laffite lembra em 1903 que: "[...] l'idée d'utilizer pour les transports, des embarcations capables à la fois de tenir la mer et de fréquenter des voies navigables est récente." E indica os protótipos que revolucionam então os transportes fluviais e de cabotagem no Norte da Europa, mas que pouco visitavam o Sul: "Parmi les moyens de transport qui semblent destinés à donner les plus grandes facilités au commerce moderne comptent ces chalands de fort tonnage, de construction solide, aptes au cabotages international comme au trafic intérieur, connus sous le nom d'allèges de mer ou de chalands remorqués." (1903, p. 1).

exploradora da Mina de S. Domingos tornam-se imprescindíveis pela sua potência e capacidade de rápida manobra, quer nos percursos ascendentes, quer nos descendentes, face ao incremento do tráfego fluvial. Ainda é possível encontrar marcos nas margens, utilizados para a definição de "enfiamentos" e "resguardos" para essa movimentação no rio [161]. A intensidade do tráfego e os seus perigos em locais problemáticos como são os *tornos* estão patentes numa ordem dada em 1896, pelo Capitão do Porto de Vila Real de Santo António, a propósito do abalroamento de um bote por um vapor: "António Gonçalves Bandeira, saindo do Pomarão antes do amanhecer, pilotando o vapor mencionado, não apitara antes de dar a volta que há a montante do barranco do Álamo, como lhe cumpria, principalmente navegando de noite em um rio onde se cruzam tantas embarcações miudas" por isso se ordena que "devem os Srs. pilotos do rio ter por muito recomendado o que está já determinado, isto é, não deixar de apitar em todas as voltas do rio, a fim de não terem de assumir graves responsabilidades." [162] Porém, apesar de todos os cuidados nem sempre as operações eram cobertas de exito. Em Setembro de 1903 na "volta" junto ao porto fluvial de La Laja, encontravam-se os destroços do vapor *Millicent* vítima de naufrágio. Por essa razão se avisam os pilotos que: "É expressamente prohibido qualquer vapor que desça o rio, carregado, procedente do Pomarão, passar a volta da Lage, onde se acha afundado o vapor 'Millicent' sem ser auxiliado por rebocador." [163]

Para jusante, no troço de acesso à foz, outro perigo espreita os navios, do qual já falámos: as pedras que nas margens abruptas tornam qualquer aproximação descuidada, um perigo por vezes com trágicas consequências. *O Districto de Faro* noticia a 14 de Janeiro de 1904: "Quando às 7 horas da tarde de 5, a lancha a vapor Eva, do serviço da Mina de S. Domingos, conduzia de Pomarão para Vila Real de Santo António o aspirante aduaneiro Sr. José Rafael Pinto, bateu em uma pedra, próximo do posto fiscal da Rocha, inclinando a bombordo e metendo água pela borda. O maquinista abriu logo as valvulas da caldeira e apagou os fogos, evitando assim que ela explodisse." Nas ordens emanadas pelo Capitão do Porto de Vila Real de Santo António para os pilotos do rio sempre essa dificuldade a acautelar é lembrada, porém, nem sempre as ordens se cumprem [164].

---

[161] Cfr. A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 667.

[162] PVR, *Livro de Registo das Ordens...*, fl. 55v-56.

[163] *Ibid.*, fl. 94. Os trabalhos de destruição do navio afundado só estão concluídos nos fins de Fevereiro de 1905, causando graves prejuizos à circulação no rio durante todo esse tempo (cfr. PVR, *Registo de Ordens da Capitania...*, fl. 3).

[164] Cfr. PVR, *Livro de Registo. Para ordens...*, fl. 4 e *Livro de Registo das Ordens...*, fl. 56.

Os vaus

Entre Mértola e o Pomarão apresenta o leito do Guadiana outros importantes obstáculos à navegação, os vaus. São eles que condicionam o calado e a configuração das embarcações que sobem o rio a partir da confluência do Chança, apesar da existência das marés e só graças a elas. "O rio principia a ser de dificil navegação nas proximidades de Mértola, em virtude dos vaus que se formam na baixa mar, não permittindo a passagem das embarcações senão com maré cheia, a não ser para pequenos botes que, ainda assim, precisam de duas ou três horas de enchente." [165] Locais onde muitas vezes a rocha do fundo do leito aflora à superficie, desde sempre constituiram preocupação para os homens do rio e para o poder local, permanentemente chamado por aqueles a desassorear e mesmo destruir esses obstáculos [166].

Já em meados do século XVIII, João Bautista de Castro no seu *Mappa de Portugal* se refere a três vaus junto a Mértola: o do Carvoeiro, o dos Moinhos e o das Vacas [167] sem fazer, porém, qualquer relação com a navegação no rio, já que, pelo menos o do Carvoeiro, ficaria para montante do limite das marés (Fig. 8). À navegação parece também não causar problemas uma pequena ilha no meio da corrente, entre o Pomarão e Mértola "[...] por E. da qual se passa [168]. É a Ilha de El-Rei ou Horta de El-Rei. À pequena ilhota se faziam passeios a partir de Alcoutim, admirando as estranhas configurações que o xisto toma ao longo das escarpadas vertentes: a Rocha dos Livros, a Rocha do Vigário, a Rocha dos Grifos [169].

Mas falemos dos três vaus que há que ultrapassar para chegar a Mértola: o da Bombeira, o da Vaqueira e o da Pedra. As suas características são distintas e o modo dos ultrapassar também: "[...] até aos vaus não há receio de encalhar", diz Brito Camacho nas suas *Jornadas* [170]. O vau da Bombeira parece ser o que há que contornar com maior cuidado porque "[...] fica disposto de forma tal que para o passar, mesmo em preamar, é necessário encostar a uma das margens e atravessar obliquamente para a outra margem." [171] Brito Camacho comenta, já depois da prova: "Passámos sem novidade. Sucede a mesma coisa com

[165] A. Baldaque da Silva, 1889, p. 89.

[166] Identicas situações ocorriam nos outros rios do Sul de Portugal, com características semelhantes às do Guadiana. Sobre os vaus do Mira, ver A. Martins Quaresma, 1985, p. 236.

[167] Cfr. J. Bautista de Castro, I, 1762, p. 38.

[168] A. Baldaque da Silva, 1889, p.89.

[169] Cfr. Brito Camacho, 1927, p. 248 e A Ascensão Nunes, 1985, p. 37.

[170] Brito Camacho, 1927, p. 243.

[171] A. Baldaque da Silva, 1889, p. 89.

os outros dois vaus, o último dos quais não é de areia, mas de pedra." [172] O vau da Pedra, o mais próximo de Mértola, pela sua constituição deveria ser o mais perigoso para as embarcações. As lâminas de xisto, por vezes na vertical, facilmente cortariam os cascos dos barcos menos cautelosos. Do seu desassoreamento temos notícia já em 1840-1841, projectando-se então também, o tratamento dos outros vaus, o que parece não se ter concretizado [173].

A manutenção dos três vaus limpos de todo o tipo de materiais transportados pela corrente é imprescindível para a navegabilidade do rio e ela é assegurada pela Camara Municipal de Mértola. Parte do orçamento anual da edilidade é gasto nessa tarefa, que se complica e amplia aquando das cheias, sobretudo das grandes cheias. Após a catástrofe de Dezembro de 1876, logo a 3 de Março do ano seguinte é enviada pelo presidente e pela vereação uma representação ao rei "pedindo providencias para a desobstrução dos vaus." [174] Ao longo do século XIX essa atenta manutenção será suficiente para as necessidades de navegação, apesar dos protestos, dos projectos e das promessas de quem vive o rio e de quem controla as verbas e a vontade das comunidades. A destruição completa dos vaus que tantas vezes se exige é empreendimento que ultrapassa em muito as posses do município. Que pensar então das ideias que lhe andam associadas da navegabilidade para embarcações de grande calado ou da navegação para montante de Mértola? Ainda na década de 50 do nosso século, quando o transporte dos adubos químicos é de uma marcada importância para a agricultura do Baixo Alentejo, voltar-se-á a falar da eliminação dos vaus do Guadiana [175]. O *Ecos do Guadiana*, periódico de Mértola, publicava em Outubro de 1933, um divertido poema assinado por Belzebute:

[172] A "areia" seriam na realidade depósitos de calhaus rolados de apreciáveis dimensões que a corrente e as marés não tinham capacidade de arrastar.

[173] Cfr. A. Teodoro de Matos, 1980, p. 296.

[174] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/23, fl. 16.

[175] "É preciso acabar com os vaus do Guadiana. Do Pomarão até Mértola, o rio Guadiana é atravessado por 2 ou 3 vaus, que dificultam a navegação. [...] Removidos eles, o que se impõe, já podem chegar até Mértola navios de apreciável calado, o que evitará que tenha que se proceder todos os anos no Pomarão ao transbordo dos adubos dos navios para pequenas embarcações que os transportam até aquele importante centro agricola." (*Jornal do Algarve*, 18 de Maio 1957, p. 1).

"Muito em breve, nós teremos
- serenai impacientes! -
....
Água, esgotos, luz - que brio! -
Telefónica montagem;
Uma ponte sobre o rio,
e dragas ao desafio,
nos vaus, abrindo passagem!

E tudo pronto em Abril
... la p'ra o ano de três mil! ..." [176]

Para jusante do Pomarão, graças à presença das grandes ribeiras da margem direita, à acção das marés mas, sobretudo, à cada vez maior profundidade do leito, não encontramos vaus que dificultem a navegação. João Bautista de Castro referia-se a esta situação já no século XVIII: "Tem [o Algarve] dezasseis léguas de fronteira com Andaluzia apartada pelo Guadiana, que se não vadêa." [177] Uma única nota encontrámos referente a três "baixios" que a companhia mineira exploradora de S. Domingos se propõe desobstruir aquando das grandes dragagens da barra, em meados da primeira década deste século: "[...] ficando o fundo regularizado por forma a permitir, com o auxílio da maré, o calado de 6,0 m necessário à sua navegação." [178] O troço Vila Real - Pomarão, com uma navegação intensíssima exigia o máximo cuidado em cada local do rio onde fosse possível intervir.

3 - As marés

Eu não sei que tenho em Moura
Que Moura me está lembrando!
Em chegando á Guadiana,
As ondas me vão levando... [179]

À semelhança do ocorrido em muitos outros rios europeus, a navegação no Guadiana (com reduzido caudal grande parte do ano), só é possivel graças à entrada das marés [180]. Mesmo durante a estiagem a altura das águas desce apenas de 0,6 m, graças às

[176] *Ecos do Guadiana*, 15 de Outubro de 1933, p. 3.

[177] J. Bautista de Castro, II, 1763, p. 89.

[178] H. Moreira, 1914, p. 5.

[179] J. Leite de Vasconcellos, *Etnografia Portuguesa*, III, 1942, p. 644.

[180] R. Dion lembra para o caso do Loire uma realidade que poderíamos confrontar com a do Guadiana: a divisão geográfica do curso em função do limite das marés. "Tout se transforme parce que le fleuve lui-même est transformé par les effets de la marée. On découvre la limite inférieure du val au sens géographique du mot, en observant, dans le lit même de La Loire, la substitution du régime maritime au régime fluvial proprement dit." (1978, p. 46).

marés [181]. No Baixo Guadiana há que reter as características do vale (estreito e de vertentes abruptas) e do próprio leito. Foi atendendo a tudo isto que procurámos o limite das marés e as características destas: a altura, a velocidade e a salinidade.

> "A partir de 7 km a montante de Mértola [...] o fluxo e refluxo alternados da maré circulam poderosamente no vale sinuoso, transformando bruscamente um rio de caudal muito irregular e muitas vezes insignificante, num comprido e profundo estuário, apertado entre colinas escalvadas, que lhe compõem um cenário agreste, de fisionomia puramente continental. As águas salgadas penetram mais ou menos para o interior, segundo a afluencia do rio, chegando até cerca de 20 km da foz durante as habituais águas baixas, mas até menos de 10 km quando das cheias, mesmo moderadas." [182]

A montante de Mértola ficam as Azenhas dos Canais - estamos a mais 70 km da foz - a elas chegam ainda as marés vivas (Fig. 5). A navegação de passageiros e de mercadorias não ultrapassa porém o porto de Mértola, aí a amplitude máxima da maré ronda os 3 m [183]. Mais para jusante, no Pomarão, as marés fazem-se sentir fortemente, constituindo mesmo um perigo para a navegação. A amplitude entre entre os valores máximos de baixa mar e preia mar é significativo, dificultando as operações de embarque e de desembarque. O terreno alternadamente imerso e emerso é mesmo alvo de controversia [184]. Le Gras aconselha: "On peut mouiller devant la ville, mais les marées y sont fortes [...]" [185]. A maré entrava também no Chança, um pouco mais de 2.600 m a partir da confluência [186], situação que a actual barragem espanhola alterou por completo.

Se à corrente de vazante se aliam as águas de cheia torna-se então particularmente perigoso navegar. Em Novembro de 1898, em circunstâncias desse tipo, o piloto José Silvestre Domingues tentou conduzir o vapor *Oldenburg*, que acabou por naufragar. E no estreito vale, um navio submerso afecta toda a navegação. Aquando da coincidência com cheias é difícil calcular valores médios mas, para um caudal "habitual" a velocidade da vazante ronda os 3,5 a 4 nós, em marés vivas e os 2 nós, em marés mortas. Valores ligeiramente inferiores em sentido contrário ocorrem na enchente [187]. A salinidade das águas também é muito variável neste troço, entre o Pomarão e o estuário, em função das

[181] Cfr. M. Feio, 1947, p. 10.

[182] S. Daveau in O. Ribeiro *et. al.*, II, 1988, p. 516.

[183] Também Sevilha se localiza no limite da significativa variação do nível das águas do Guadalquivir em função da maré que sobe o rio e possibilita a navegação (cfr. Morales Padrón, 1980, p. 15).

[184] Refere o advogado da empresa de S. Domingos: "Não considerei, n'esta avaliação, os caes d'embarque e desembarque e o muro que os liga, no Pomarão, porque estão situados na larga faxa de terreno entre as máximas baixamar e preiamar; e tal terreno é *público* e, portanto, *fora do commercio.*" (Armelim Junior, 1908-a, p. 7).

[185] Le Gras, 1878, p. 138.

[186] Cfr. *Itinerarios del rio Guadiana...*, p. 465.

[187] Cfr. A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 665.

características do ano hidrológico [188].

À medida que nos aproximamos da foz e, sobretudo, na margem direita, vários são os importantes afluentes que chegam ao Guadiana (Vascão, Foupana, Odeleite). Também neles entram as marés, possibilitando a navegação por pequenas embarcações nos seus troços finais [189]. Segundo Silva Lopes, no caso do Odeleite, pequenas lanchas chegam à aldeia e as marés ainda um pouco para montante; no caso da ribeira da Foupana, o mesmo acontece até "ao porto da ilha, pouco abaixo da aldeia." [190]

Junto à foz, o *sapal* tem uma das mais extensas áreas no conjunto do País [191]. Com grande desenvolvimento entre Vila Real de Santo António e Castro Marim, mas também para Norte desta vila, no vale da ribeira de Beliche, distribui-se um espaço privilegiado, onde encontramos os vários sub-tipos de *sapal* em função do sistema de marés e alcance das águas salgadas mas conjugado com o complexo regime do Guadiana [192]. "Os sapaes ou salgados ocupam uma superficie bastante grande estando alguns já cultivados, pelo menos parcialmente, como os das Lezírias do Guadiana e os do Ludo, próximo de Faro, onde estão livres da acção das marés e teem um solo riquíssimo, embora abundante em sal, onde se observa uma forte vegetação expontânea, formada de luzernas, salgadeiras, azevens, da losna, do valverde e de muitas outras plantas, que mirram e secam com os fortes calores do verão. Nos salgados que sofrem a invasão periódica das marés, cresce expontaneamente a murraça, que é uma excelente forragem para os solipedes." [193] A morraça é uma das "ervas" mais características deste espaço da foz do Guadiana [194].

Estamos entre Vila Real e Ayamonte, onde as variações de altura das águas no rio

---

188 "[...] los resultados analiticos son aqui [Sanlúcar] especialmente dependientes del regimen de aguas. Así, cuando el caudal es 'normal', hay un predominio de los iones 'continentales', en particular sulfato y bicarbonato. Por el contrario, en años de pluviometria escasa se produce una 'inversión' de los iones más abundantes, que, en estos periodos, son tipicamente marinos: cloro y sodio." (Zamora Cabanillas, 1987, p. 159).

189 A maré serve também para levar o lixo e os animais mortos. Segundo uma postura da Câmara de Alcoutim, datada de 1842: "Todo o indivíduo a quem morrer qualquer animal de que não deva ou não queira aproveitar a carne, é obrigado a lançá-lo ao Rio logo no princípio da vasante da primeira maré, ou enterrá-lo [...]" (cfr. A. Ascensão Nunes, 1989, p. 14).

190 Cfr. J. B. Silva Lopes, 1841, p. 393. Na ribeira de Odeleite, um pouco a montante da confluência deste curso de água com a ribeira da Foupana, localiza A.E.Mendonça um moinho de maré, o das Pernadas. O moinho correspondente na Foupana era o do Carvão (1990, p. 48-49).

191 Ver M. E. Moreira-Lopes, 1982.

192 Cfr. M. Didier, s.d., p. 2.

193 Thomaz Cabreira, 1918, p. 119.

194 Da sua existência e do seu aproveitamento fala Charles Bonnet: "[...] je dois citer une herbe nommée Morraça (Paspalum Cynosuroides de Brotero), qui croît dans les îlots boueux, accumulés par les eaux de la mer, mais qui ne sont pas couvers par la marée; les endroits où croît cette herbe, sont appelés Morraçaes. La Morraça est donnée aux chevaux, on la vend dans plusieurs villes de l'Algarve." (1850, p. 86). Da importância da murraça na alimentação do gado cavalar existente no distrito de Faro falar-se-á no *Recenseamento Geral dos Gados* de 1870: "Não olvidaremos também noticiar a alta idéa que fazemos da murraça, alimento cujas eminentes qualidades altrizes e sumamente hygienicas foram já descriptas [...] Felizmente no litoral d'esta provincia existem vastos murraçais nos esteiros e sapaes da costa meridional do Algarve, os quaes são um bom auxilio da alimentação d'esta espécie." (1873, p. 231).

são fortes mas esperadas: organiza-se e acautela-se a atracagem das embarcações, aproveita-se a vazante para a captura de mariscos e isco para a pesca. Mas, as marés e o conhecimento das suas características são também fundamentais para quem demanda a barra. O *Derrotero*, na sua edição de 1908 é claro e preciso nas informações: "La unidad de altura es de 1,90 m, la máxima amplitud en las grandes pleamares médias de 4 metros, y la mínima de 2,5 m. La mayor intensidad de la corriente, es de 3,5 millas en cabezas de agua, y la mínima de una milla; pero la vaciante adquiere grand velocidad cuando hay avenidas, que en invierno son frecuentes é intensas." [195] Uma vez mais a referência às temidas cheias de Inverno no Guadiana.

Como acontece ao longo da costa algarvia (em Tavira ou em Portimão), também depois do complexo de esteiros de Isla Cristina, por onde as marés circulam amplamente, elas entram no rio Piedras, o único importante curso de água até ao estuário de Huelva. Sobre a navegação no Piedras possuimos várias informações desde a Idade Média, devendo-se em grande parte a prosperidade das vilas de Lepe e de Cartaya, a essa navegação [196]. As marés depois de contornarem o obstáculo da Barra del Rompido, variável em extremo em função de um cabedelo, entram através dos esteiros, assegurando profundidades de 3 a 4 metros em maré baixa, junto à Torre del Terrón, alguns quilometros no interior [197].

"É vô plo rio abaxo
E a maré me vai levando;
Diz, amor, si é do tê gosto,
Qu'ê te va acompanhando.

Si a água do rio fosse lêti.
Com'é a água salgada.
Mandava fazer um quêjo
Pra te dar uma talhada." [198]

À semelhança das cheias, também para as marés se convive com as habituais e se sobrevive às inesperadas. No vale do Guadiana, muitos são os testemunhos e as notícias que nos chegam sobre umas e outras. Do moinho de maré de Castro Marim, "o mais antigo

---

[195] *Derrotero...*, 1908, p. 166.

[196] "Formado el Piedras por varios arroyuelos, que, en termino de Villanueva de los Castillejos bajan de la Sierra del Almendro, pasa por las inmediaciones de Cartaya en el marquesado de Ayamonte con aparencias de un brazo de mar, á consecuencia de entrar en el las aguas marinas en marea alta, y desemboca en el Atlantico por la Barra del Rompido, la cual toma tambien el nombre de este pueblo, cruzandolo en pintoresca prespectiva la carretera de Gibraleón à Ayamonte por medio de largo y sencillo puente, hasta donde es navegable." (Amador de los Rios, 1891, p. 38).

[197] Sobre o comércio que a vila de Lepe estabelece com o litoral através do Piedras, refere Riudaverts y Tudury: "Los barcos que trafican con Lepe fondean, ó más bien varan en el fango por enfrente de la torre del Terron, y cuando están cargados se van á fondear á medio canal, en donde se sondan de 12 á 15 pies (3,3 m á 4,2 m) á marea baja. Por enfrente de la casa de los barqueros antes mencionada está la boca de un grande estero que denominan RIO DE LAS BARCAS, el cual se pierde hacia el E. por entre marismas. Es navegable hasta muy cerca de Cartaya, y por el penetran los barcos que se dirigen á esta villa." (1867, p. 181).

[198] Maria Luisa Cruz, 1969, p. 249. As marés no quotidiano das populações ribeirinhas são uma realidade de múltiplos aspectos: "É tradição que antigamente as azeitonas [em Alcoutim] se adoçavam no rio. Metidas em sacos que se prendiam à margem, às quatro marés ficavam boas!" (José Varzeano, 1994, p. 15).

engenho de maré da costa portuguesa", temos informação desde os fins do século XIII [199], mas ele pode ser reconhecido numa das "vistas" da vila "tirada" por Duarte Darmas, no início do século XVI, localizado num dos esteiros, entre a povoação e o rio [200] (Fig. 22). À semelhança do ocorrido noutros dos estuários do litoral português, este sistema de moagem manteve-se nos séculos seguintes [201].

No Guadiana as marés eram utilizadas não só com fins económicos mas também procuradas com objectivos hoje esquecidos, como os terapeuticos. Em alternativa aos banhos de mar, que desde a viragem do século XIX se vão tornando cada vez mais comuns, os banhos fluviais (até onde chega a água salgada), têm os seus adeptos que evocam como vantagens, a segurança e a calma nas margens do rio. Pascoal Madoz lembra na década de 1840, Sanlúcar de Guadiana frequentada por veraneantes em busca de banhos curativos: "[...] á este punto concurren muchas personas en verano á tomar baños, utiles para ciertas afecciones, llegando ya al mismo las mareas de agua salada." [202]

A grande utilidade das marés no Baixo Guadiana é, porém, o permitir a navegação no rio, facilitando-a sobremaneira até à confluência com o Chança, para navios de grande calado, e tornando-a possível até Mértola, por navios de menor tonelagem e de fundo especial face à existência dos vaus. Em Mértola ou em Vila Real de Santo António há sempre que esperar a maré para partir. Os horários da "carreira" são sempre estabelecidos de acordo com ela, pilotos e pescadores conhecem profundamente o seu regime.

As marés extremas e suas consequências, ocorrem naturalmente na área da foz - entre Isla Cristina, Ayamonte, Castro Marim e Vila Real - mas para elas mais facilmente é possível fazer previsões e tomar providências. Desde a construção da nova Vila Real existem referências desssas preocupações. A desaparecida vila de Arenilha "comida pelo mar" não fora esquecida. Na *Carta Topographica* de J. Sande Vasconcellos, datada 1775, lê-se para sul de Vila Real, junto ao "sytio do médo alto": "Lugar aonde no baixamar de agoas vivas, tem aparecido alguns vestigios da antiga Vª."

Os mapas manuscritos dão mais informação sobre essa luta que se trava num espaço pouco reconhecido e pouco povoado. Na *Carta Hydrographica das margens do rio Guadiana* datada dos primeiros anos do século passado, que tem por objecto principal a

---

[199] Cfr. A. Nabais, 1986, p. 24 e A.E.Mendonça, 1990, p. 47.

[200] Duarte Darmas, 1943, p. 12.

[201] Segundo A.E.Mendonça são perto de meia centena os moinhos de maré localizados na costa algarvia, o que representa cerca de metade dos conhecidos para todo o litoral português. Só para o complexo de esteiros do sapal de Castro Marim refere este autor 5 engenhos (1990, p. 46).

[202] P. Madoz, XI, 1846, p. 37. E também: "[...] los baños que se toman en Sanlúcar de Guadiana, sobre este r., son muy apreciados por el buen temple de sus aguas" (*ibid.*, III, p. 192).

localização das defesas de costa, figura-se uma "fortaleza da Carrasqueira", no interior do esteiro do mesmo nome, aproximadamente no local da barca de passagem entre Castro Marim e Vila Real, que funcionará ao longo de Oitocentos, "[...] a qual foy construida no ano da guerra para embaraçar a pasage do Rio Carrasqueira; era construida no sapal, com parapeito e poço aquático, e hua palhoça para quartel da guarnição. O oficial que a construio nam previnindo as maiores Marés a formou com o defeito de se alagar, e por este rezaõ foy abandonada, e está inteiramente distruida; tinha quatro peças d'artilharia." [203]

Na outra margem do rio, as grandes marés fazem sentir também os seus efeitos, numa área em que são frequentes as alterações nos bancos de areia e na fixação dos esteiros. No *Derrotero* de Riudaverts y Tudury, de 1867, é historiado o processo para Isla Cristina: "Cegado el canal de la Tuta, quedó convertida la isla en una península unida al continente por una estrecha lengua de arena [...] Es tan bajo y pantanoso el terreno de dicha isla, que las grandes marés equinociales lo inundan casi todo, y á veces penetran las aguas por las callejuelas y puertas de los almacenes inmediatos á la ria." [204]

As protecções artificiais têm assim que ser constantes e a atenção dispensada à evolução deste litoral e das suas barras a maior possivel. Sobre Vila Real de Santo António em 1872, José de Beires analisa idêntico problema, ainda que não tão grave. Em *Relatório* apresentado à Junta Geral do Districto de Faro, lembra a imperiosa necessidade da construção de um "paredão, ou barbacan" que defenda a vila das águas que chegam já aos "[...] alicerces das primeiras casas do norte da povoação, alastrando os campos, destruindo a calçada que liga com o cemitério público, obstruindo o caminho, impedindo a passagem, inundando a Villa do N. de E. a O., a ponto de se approximarem da estrada real as águas das grandes marés." [205] O desenvolvimento do porto de Vila Real de Santo António nas últimas décadas do século irá alterar em muito esta situação [206], o mesmo sucedendo em Ayamonte. O controlo dos efeitos das marés será maior.

[203] IGC, *Carta Hydrographica das margens...*, Mss. 255.

[204] Riudaverts y Tudury, 1867, p. 184.

[205] J. Beires, 1872, p. 174.

[206] Embora por 1880 se lembre de "[...] extrema necessidade a construção de um caes que proteja a villa da invasão das aguas, que lhe vêm beijar e minar os alicerces, como sucede nas epochas de marés vivas." (L. Tavares, 1880, p. 3).

4 - O litoral e a barra

Nesta análise das condições da navegabilidade e condicionalismos da navegação no Guadiana, não podemos esquecer a faixa litoral mais próxima da foz, quer do lado português, quer do espanhol. As suas características ajudam a compreender a própria evolução dos circuitos comerciais que procuram o Guadiana: a existência ou não de ancoradouros alternativos próximos; a batimetria da plataforma continental, as correntes marinhas e os tipos de tempo mais frequentes. Carlos de Melo, na sua *Geografia Económica de Portugal Marítimo* (1888), aplicando ao litoral português, de modo exemplar, considerações de um ortodoxo determinismo, faz-nos hoje reflectir sobre o muito que dessas ideias herdámos:

> "As nações que não conhecem a natureza, direcção e qualidades de assistência das suas costas, o regimen das marés, a força das tempestades, o sentido, volume e velocidade das correntes que as banham; a largura, incidência e pujança das ondas que as desfazem, a energia dos ventos que lhes engrossam e alongam as dunas, as espécies da fauna que as habita e da flora que as exorna; as nações que não sabem se as costas se levantam ou se afundam no oceano; as que não têm pessoal educado e material indispensável para um serviço de tanta responsabilidade; e as que se deixam adormecer na contemplação egoísta dos bens presentes sem cuidados pelas agonias do futuro que não preparam; abdicam da sua independência comercial e tem de se infeudar na cauda dos parasitas das nações poderosas perdendo desta arte a soberania e a dignidade de um ser livre e respeitável. Caem nos abismos da história sem abalos nem choques tremendos, no desprezível esbarrondamento das coisas podres." [207]

A crítica não poderia ser mais directa nem mais implacável ao poder e á realidade portuguesa de então mas, mais curiosa é a construção (não a própria, evidentemente, mas a que se transmite) entre os aspectos fisicos da costa e as capacidades mentais das populações que a habitam: "Quanto mais tortuosa for a costa e mais escavados e profundos os golfos, tanto maior será a circulação do ar e a vida do pensamento. Quanto mais numerosos e vários forem os acidentes e as circunvoluções do elemento cósmico, tanto maior será o número de ideias e de estímulos no cerbero nacional." [208] O litoral paradigmático é certamente o grego, mas, depois de um período áureo não deixou ele de "oxigenar" o pensamento helénico durante séculos? Carlos de Melo não adianta muito quanto a estas rocambolescas relações meio-homem na costa algarvia...

Mas vejamos os factos narrados pelos contemporâneos que dão em grande parte razão ao primeiro e negro quadro traçado por Carlos de Melo: ao longo de toda a costa algarvia, os portos encontram-se profundamente assoreados e, pouco ou nada se faz para

---

[207] Carlos de Melo, 1888, p. 95-96.

[208] *Ibid.*, p. 50.

ultrapassar a situação. Desde o início da década de 70, que se acumulam os protestos [209] e com o aumento (ainda que lento) do comércio e da tonelagem das embarcações, tudo se tornará mais difícil. As grandes obras nos portos (exigindo aturados estudos) serão cada vez mais onerosas e a luta com as condições naturais adversas será cada vez mais infrutífera [210].

Neste panorama desolador a barra do Guadiana apresenta algumas virtudes: "[...] além de poder ser considerada a melhor da costa do Algarve, é também a que durante o levante se apresenta em melhores condições para permittir entradas e sahidas de navios. Esta barra, em que se encontra maior fundo, e aquella cuja direcção do canal se apresenta mais vantajosa, tem a circunstância de ficar um pouco abrigada pela ponta da Figueirita, aos ventos do SE e portanto arrebenta ali com menor força o mar, nas occasiões em que sopra o levante." [211] O estado do mar ao longo do ano não é permanentemente favorável, em especial para operações que exigem uma segurança mínima. Ao longo dos anos 70, quando muitas vezes há que recorrer ao transporte do minério fora da barra, dos batelões para os vapores, "[...] metade e mais da carga e alguns botes ia ao mar se ao sairem a barra sobrevinha algum tempo fresco." [212] A "Mason and Barry, Limited" mandou construir seis cahiques, para tentar ultrapassar um problema que urgia resolver.

De Tavira ao Guadiana a costa é baixa e arenosa "[...] bordée de bancs de sable en partie sous l'eau, avec des canaux navigables entre eux." - refere Le Gras, no seu *Roteiro* [213]. As embarcações de pequena dimensão circulam entre os cordões litorais, nas águas das rias ou ao longo dos extensos areais das praias de Monte Gordo até Cacela, de profundidades reduzidas. A mobilidade dos bancos de areia e das dunas, que se extendem para o interior mesmo até Vila Real é grande. O ataque permanente à costa reflecte-se também na própria barra: a manutenção dos canais abertos para a navegação terá de ter sempre em conta, como um dos mais poderosos intervenientes no processo, os aluviões marítimos de Oeste, que invadem a saída do rio.

O litoral espanhol próximo da foz do Guadiana tem muito de semelhante com a costa portuguesa contígua, baixa e arenosa, caracterizada pelos cordões litorais que alternam com braços de mar e cordões de dunas que se prolongam para o interior. Os cursos de água

[209] Cfr. A. Pereira Sampaio, 1872, p. 28.

[210] Em Setembro de 1909, José de Azevedo dirá na Câmara dos Pares: " Pois senhores, o povo algarvio, povo de exportadores e de marítimos, encontra-se com os portos da sua província, quase completamente obstruídos pelo constante e progressivo açoreamento. Não há ali caes acostáveis, nem sequer para navios de pequena lotação, à excepção de uma ponte em Vila Real de Santo António, a farolagem da costa é insuficiente." (*O Algarve*, 26 de Setembro de 1909, p. 1).

[211] A. Pereira Sampaio, 1872, p. 28.

[212] P. V. C. Sequeira, XIV, 163-164, 1883, p. 217.

[213] Le Gras, 1878, p. 136.

atingem o mar através de barras pouco fixas, influenciadas pelas correntes gerais Oeste-Leste. Uma caracterização deste troço foi feita por Juan Benito Arranz:

> "La costa del sector Ayamonte-Isla Cristina es baja y arenosa, llena de dunas y algaidas, de barras e isletas que el Guadiana y el Carreras han modelado en sus desembocaduras. Su configuración y modelado actuales se deben a la doble acción de acarreo de los mencionados ríos y del Atlântico, combinada con la actividad éolica y los movimientos de emersión y sumersión. Costa de gran homogeneidad por su origen y por la naturaleza de su terreno aluvial, presenta tres fundamentales tipos de accidentes: playas, dunas y esteros. [...] En todo el litoral comprendido entre la frontera con Portugal y la desembocadura del Odiel, las arenas tienen un movimiento de poniente a levante, misma dirección en la que están orientadas las bocas de los cuatro ríos Guadiana, Carreras, Piedras y Odiel, y sus correspondientes esteros." [214]

A rede de esteiros de que fala o autor é muito complexa e retalhada entre Ayamonte, Isla Canela e Isla Cristina [215]. O mais importante curso de água que vem desaguar ao Oceano entre o Guadiana e Huelva é o rio Piedras, que reproduz em menor escala, o mesmo modelo de foz (barra e seus problemas) que o grande rio fronteiriço [216]. Navegável também em parte e à custa das marés, com uma flecha de areia que periodicamente lhe obstrói a saída, o Piedras aparece descrito em várias fontes: "Llámase tambien RIA DEL TERRON Ó DE CARTAYA, porque debe su importancia á las mareas, cuya influencia se siente hasta Carboneras [...] con orillas muy bajas, en parte cultivadas y en parte de marismas [...] su longitud total no pasará de 7 leguas. Sus aguas son muy someras y solamente es navegable en pleamar hasta el sitio que llaman EL VADO, que es antes de llegar á Carboneras, distante 7,5 millas de la barra. Su fondo es muy variable y sólo contiene algunos bajos." Riudaverts y Tudury que citamos, diz mais adiante que: "Siendo tan variable la barra del Terron, y careciendo de los practicos de dotación, no será prudente que los navegantes forasteros acometan la entrada sin las precauciones devidas." [217]

Pelo final dos anos de 1860 a barra parece assim pouco controlada, quando aproximadamente 10 anos antes, temos notícia de que uma lancha prestava aí serviço [218]. Até ao final do século as informações sobre o Piedras são semelhantes: sempre é lembrada a sua navegabilidade para embarcações de pequeno calado que, varando nos pequenos portos

---

[214] J. Benito Arranz, 1966, p. 192.

[215] Nas palavras de Riudaverts y Tudury: "La costa de Portugal que da al rio es más seguida y limpia que la de España su opuesta, pues de la isla Canela se desprenden multitud de bancos entrecortados por canalizos que forman á bajamar un intrincado laberinto." (1867, p. 190).

[216] As melhores fontes que possuímos para reconstituir com detalhe o litoral são os *Derroteros* que ao longo da segunda metade de Oitocentos vão tendo sucessivas edições com indispensável informação pára os homens do mar. Aí se descrevem minuciosamente cada acidente da costa, se dão indicações precisas para entrar as barras, se diz mesmo da quantidade e qualidade de viveres possíveis de obter nas povoações costeiras ou ribeirinhas.

[217] Riudaverts y Tudury, 1867, p. 181-182.

[218] Cfr. *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, 13 de Abril de 1857, p. 4.

Fig. 78

Fonte: IGC, Mss. 251.

fluviais dão acesso a Lepe e a Cartaya [219]. Estas vilas "[...] con riqueza agrícola, la explotan en gran cantidad en unos 50 barcos de cabotaje, teniendo un centenar de ellos dedicados á la pesca, cuyas embarcaciones van por esteros hasta el río Piedras, hasta salir al mar por la barra del Rompído." [220] O assoreamento progressivo fará diminuir esse tráfego.

Em direcção à foz do Guadiana, o complexo de esteiros e ilhas inicia-se na Ria de la Higuerita: "Es un grande estero alimentado por las aguas del mar en sus flujos, el cual alimenta á su vez varios caños y esteros que se pierden unos tierra adentro, y se comunican otros con el Guadiana." [221] Esta passagem ao Guadiana - Estero de Canela - era estratégico para as pequenas embarcações que punham em contacto as comunidades de Ayamonte (mas também as portuguesas da margem direita) com Isla Cristina, importante centro pesqueiro onde o núcleo de população de origem algarvia era numeroso [222] (Fig. 78). A povoação estava construída sobre um banco de areia, alvo de frequentes inundações: "Esta isla, llamada de la Higuerita hasta el año 1834, era á mediados del siglo pasado una isla de arena rodeada de isletas, esteros y marismas fangosas, la cual se comunicaba con el Guadiana por el estero de Canela, y con el mar por los canales de la Tuta y de la actual barra." [223]

A grande e mais fixa ilha na foz do Guadiana é a Isla Canela: "L'île Canela, la plus grande des îles qui sont devant cette partie de la côte, a 3 milles 1/2 de l'Est à l'Ouest, est plate, cultivée en partie et séparée de l'île Salon et de la côte par l'estero de Canela qui court parallèlement à la terre." [224] Outras ilhotas e bancos de areia são Cabeza de Enmedio e San Bruno, recortados por numerosos esteiros cujo percurso varia continuamente. Pela sequência dos mapas existentes sobre a área, levantados ao longo da segunda metade do século passado é visivel essa intrincada e instável rede, que só os marítimos das povoações vizinhas, que todos os dias a percorrem, podem conhecer profundamente.

[219] "Elle est navigable à marée haute jusqu'à Vado, située à 7 milles 1/2 de la barre." (Le Gras, 1878, p. 142). Cfr. Gonzalo y Tarin, 1886, p. 139 e Amador de los Ríos, 1891, p. 38.

[220] B. Donnet y Pareja, 1910, p. 96.

[221] Riudaverts y Tudury, 1867, p. 183.

[222] "Por este canal [de Canela] puede pasarse de Isla Cristina al rio Guadiana, y aún á Ayamonte sin necesidad de salir al mar: su boca oriental esta por enfrente de la villa de Isla Cristina." (*ibid.*, p. 187). O texto reproduz-se no *Derrotero* de 1908, p. 160. A comunicação directa para Ayamonte faz-se a partir do Estero de Canela pelo de Pinillo: "A poco más de uma milla de la embocadura del Canela se encuentra otro estero llamado del Pinillo, que toma la direción del NO y conduce á la Ribera de Ayamonte. Por este canal se comunican las dos poblaciones." (Riudaverts y Tudury, 1867, p. 187).

[223] *Ibid.*, p. 184.

[224] Le Gras, 1878, p. 142.

Para a navegação fluvial, o mais contingente local no Baixo Guadiana é a barra [225]. As permanentes alteraçõs da sua configuração e da sua batimetria, constituem a razão fundamental desse problema que, se era menos grave para as embarcações de pequeno calado e à vela, torna-se dramática com a revolução do vapor, pela intensidade de tráfego e pela tonelagem dos navios [226]. Os roteiros marítimos aconselham sempre os serviços dos pilotos (ou dos *práticos*), para quem tencione entrar o rio. Só eles sabem pela experiência, quais as condições do momento. Tentemos compreender antes de mais, o processo físico que ocorre e que J. E. Ataíde sintetiza claramente no seu estudo "O problema da barra do Guadiana":

"A acção da natureza na condução deste fenómeno, tem como elemento dominante a formação de uma flecha de areia, que saindo da Ponta de Santo António para Sueste, se denomina Banco do Bril. O engrossamento ou fragmentação dessa flecha devido as solicitações do mar ou das correntes, comanda em primeiro plano a orientação e profundidade da barra ou barras do Guadiana. O processo, que é natural, é necessariamente suave e sem saltos bruscos. A flecha engrossa, prolonga-se para SE e a barra, vai-se deslocando para E. A dada altura o "passe" situa-se já muito a Sul, a força da corrente de vazante já não é suficiente para manter os fundos, a parte terminal SE da mesma flecha força o rio a entrar no mar segundo uma orientação que não é conforme com a tendência natural do seu curso, e então, um temporal mais violento de SW, acompanhado geralmente de aumento de caudal fluvial, abre uma nova barra a W, fragmentando a flecha. [...] É de prever que o fenómeno se passasse assim 'per omnia', mantendo o Guadiana quase permanentemente, duas passagens para o mar: uma a W, chamada Golada e que passava a ser utilizada pela navegação logo que abria, por ser mais curta e se manter com bons fundos por mais tempo, outro denominada barra antiga que ia assoriando à medida que a flecha do Bril engrossava de novo [...] Esta uma constante da sua evolução, que se verifica de 1793 a 1887 e certamente até antes das intervenções de dragagem em 1912." [227]

As etapas deste processo são facilmente visualisadas pelos diversos levantamentos cartográficos efectuados e reproduzidos por Duarte Abecasis, que aponta, também ele, os principais factores condicionantes da evolução histórica da barra [228]. Pelos dois testemunhos podemos dar-nos conta da complexidade extrema do conjunto flúvio-marítimo que caracteriza a área. A dificuldade de encontrar aspectos permanentes ou ciclicos aumenta, se pensarmos no regime do próprio rio. A mais recente e completa (ainda que sintética) definição do "delta simples" do Guadiana, foi dada por Maria Eugénia Moreira-Lopes:

[225] Segundo Maria Eugénia Moreira, *barra* é uma "passagem estreita que dá acesso a um porto" (1984, p. 22).

[226] Ver o exemplar estudo de Geografia histórica de G. Ferro para o porto de Savona (1986, p. 235-252).

[227] J. E. Ataíde, 1964, p. 168 e 177.

[228] D. Abecasis, 1926, p. 118.

"A planície deltaica desenvolveu-se de encontro à arriba morta, de idade suposta flandriana, no sentido oeste-este. Por este facto, a acumulação arenosa foi mais importante na margem direita; aí o cordão litoral, formado por restingas coalescentes, isola conjuntos dunares hoje sem orientação determinável, devido à erosão e ao aproveitamneto do solo. Os canais de maré (Esteiros da Carrasqueira e da Lezíria) são dentríticos, hierarquizados e meandrantes; os interflúvios de início constituídos predominantemente por sapais e prados salgados, foram drenados para cultivo ou exploração de sal. Na margem esquerda, os canais de maré (Esteros de Carreras, Canelo, Pinillo, Rivera), muito numerosos são dentríticos, meandrantes e anastomosados, contornando ilhas (Canela, Cristina) ou sapais, em grande parte drenados. A acumulação areno-pelítica é importante." [229]

Vejamos, porém, com mais pormenor, alguns aspectos da evolução da barra no quadro temporal em estudo. A compreensão desse historial revela-se imprescindível para a análise das etapas e tipos de navegação no Guadiana oitocentista. Os diversos sistemas e artifícios usados pelo homem em cada momento (em função de condicionantes múltiplas), prendem-se também e, sobremaneira, com essa "imprevisível" barra.

4.1 - A evolução da barra

A evolução da barra do Guadiana ao longo dos tempos históricos, se estudada em pormenor com base nas fontes narrativas e cartográficas é de uma complexidade extrema. Há que analisá-la tendo em conta dois aspectos: o seu enquadramento nas situações semelhantes ao longo da costa peninsular e a crítica atenta da sua imgem nas fontes de que nos socorremos.

Já Estrabão fala em conjunto desse litoral entre o Cabo de S. Vicente e o Estreito de Gibraltar que dá acesso ao interior: "[Les] lits encaissés des fleuves, partent de la mer et pénètrent dans l'intérieur des terres à la marée haute, les eaux de la mer y font irruption et les remplissent, les embarcations peuvent les remonter." [230] A barra do Guadiana tem como casos mais próximos, as do Piedras e do Tinto-Odiel (em Huelva). Como vimos, a acumulação de areias transportadas de Oeste, acontece na margem direita, junto à foz, com consequente e progressiva evolução do cordão litoral Oeste-Leste. Este pode ser destroçado por grandes cheias ou por temporais marítimos ajudados pelas correntes dos rios.

Ao longo do tempo as informações que nos chegam refletem estados diversos dos ciclos de erosão da barra, uma ou duas barras no prolongamento do talvegue do rio, mas também sobre as ligações interiores dos canais (na margem esquerda) ao litoral. No século

[229] M. Eugénia Moreira-Lopes, 1982, p. 291.
[230] Estrabão, 1909, I, p. 232.

XVI, Gaspar Barreiros refere duas saídas para o mar, uma das quais junto a Lepe [231], que no início do século XIX tinha por herdeiros os esteiros de ligação à futura Isla Cristina. Com excepção dos *sítios* alcandorados de Ayamonte e de Castro Marim, onde se fixaram os antigos núcleos de população, toda a "incipiente planície aluvial" (no dizer de Mariano Feio), sofreu alterações profundas. A mais famosa "vitima" foi a *villa* de Santo António de Arenilla, próspera povoação nos fins do século XV, desaparecida sob as águas. Os "visinhos" no início do século XVII não eram "mais de dous." [232] João Baptista de Castro fala de uma vila "[...] chamada *Arenilha*, situada entre Cacella, e Castro-Marim, na praya, que faz entrada para a barra de Ayamonte, a qual consumírão o mar, e arêas de sorte, que mal se vem hoje as suas ruinas." [233] Num documento datado de 1774, diz-se sobre Arenilla: "[...] esta villa se tinha submergido entre as areas do Oceano impelidas, já pelas ondas deste, já pelas torrentes do Rio Guadiana, ha mais de dous seculos." [234] Situar-se-ia a Sul do local onde se construiu, com todas as preocupações e avisos, Vila Real de Santo António [235].

A uma barra única e mais profunda, complementar de uma flecha de areia mais fixa que prolonga a margem direita sucede-se, pelo deslizamento para leste dessa flecha, a sua destruição com a consequente formação de dois ou mais canais, menos profundos e sinuosos [236]. É esta última a situação retratada no mapa de 1793, mandado levantar pelo Governador do Algarve, o Conde de Vale de Reis (Fig. 79). Duas barras principais estão cartografadas: a de S. Bruno e a de Mértola [237]. A *Carta Geografico-Mineira da Provincia de Huelva* (1838) dá-nos idêntica imagem com uma proliferação de ilhotas e bancos de areia (Fig. 80). A situação não é, porém, a vivida na última década de Setecentos. Nestes 35 anos ocorrera

---

[231] Cfr. H. Florez, 1816, XIV, p. 249. Barreiros afirma: "[...] entra [o Guadiana] no mar Oceano per duas bocas, hua iunto de Lepe, & outra abaixo da villa de Ayamõte, cinquo legoas hua da outra, pouco mais ou menos." (1968, p. 12).

[232] H. Fernandes Sarrão, 1983, p. 170. A informação de A. Massai é também lacónica: "Porquanto a sobreditta Villa não tem em si mais que duas ou tres cazas e huã Igreia della não farei mais largua Relação." (L. C. Guedes, 1988, p. 96).

[233] J. Bautista de Castro, I, 1745, p. 109.

[234] A. Iria, 1948, p. 36.

[235] Afastado o Marquês de Pombal, comenta Fr. Manuel de Figueiredo sobre Vila Real, em 1788: "A inconstancia do terreno não promette será duravel esta Povoação." (p. 18).

[236] Bruzen de la Martinière diz que a foz do Guadiana "[...] est si peu profonde, qu'à peine a-t-elle deux ou trois pieds d'eau." (I, 1768, p. 61). A mais completa e detalhada análise feita sobre a evolução histórica da barra do Guadiana entre os finais do século XVIII e os anos 20, deve-se a Duarte Abecasis, na sua obra *Estudo geral, económico e técnico dos portos do Algarve* (1926). Todo o capitulo X é dedicado a essa evolução com base em fontes cartográficas e apoiada em relatórios, memórias, pareceres, etc. A *Corographia* de Silva Lopes e *Os portos Maritimos...* de Adolpho Loureiro são as obras de base a partir das quais comenta mapas seleccionados, retratando a situação da barra em 1793, 1838, 1870, 1870-74, 1886 e 1915. Sobre as diversas "cartas marítimas" e "planos hydrographicos" existentes para a área no início do século, ver Ernesto de Vasconcellos, 1904, p. 118-123. A mais recente compilação de cartas comentadas deve-se a A. Leal de Oliveira (1984).

[237] Não queriamos deixar de lembrar aqui o *Plano da Barra de Vila Real...* de Joaquim Bento da Fonçeca datado de 1803 e existente na mapoteca do IGC (Mss 253). Apesar de apresentar uma concepção muito rudimentar, o autor lembra-o aprovado pela Academia Real e oferece-o à Sociedade Real Maritima Militar.

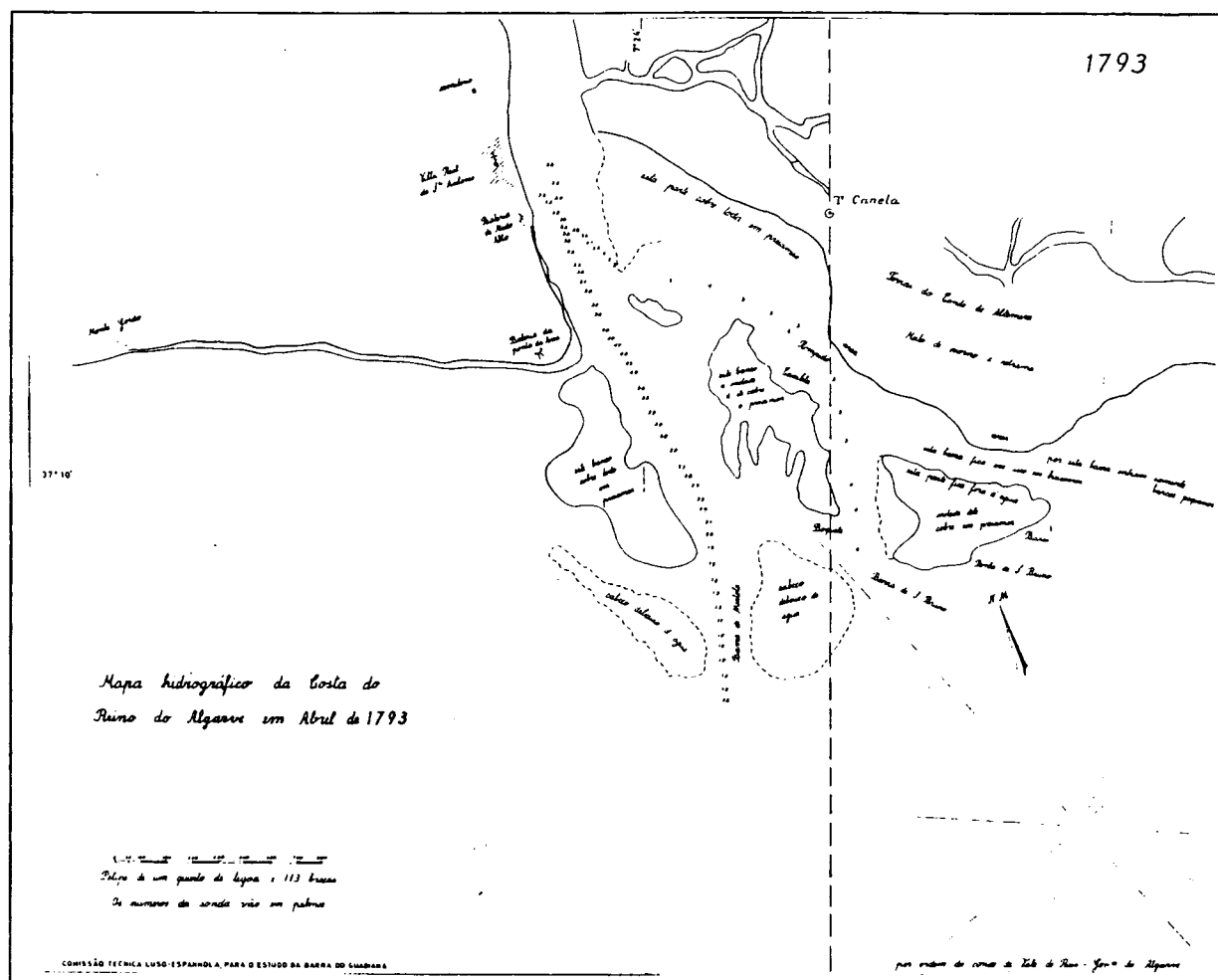
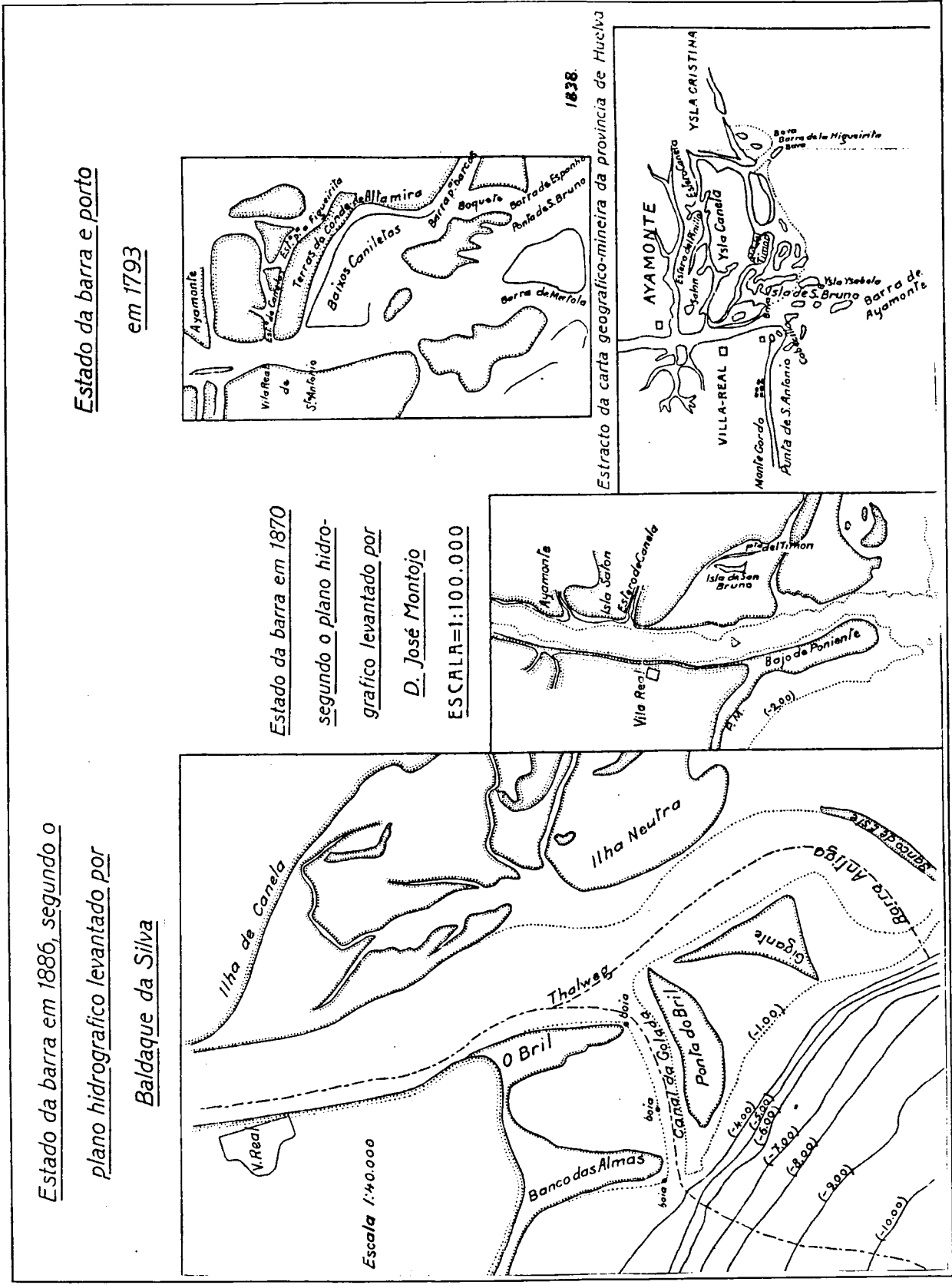
Fig. 79 - Mapa hidrográfico da costa do Reino do Algarve, em Abril de 1793.

Fonte: J. E. Ataíde, 1964, p. 169.

Fig. 80

Fonte: D. Abecasis, 1926, p. 105A.

todo um ciclo no estuário, testemunhado por várias fontes [238].

A primeira é o *Roteiro* de M. M. Franzini (1812) que se limita a falar já então de um único canal: "Entre estes dois baixos ha um canal, que terá 250 braças de largo, o qual forma propriamente a barra de Ayamonte." [239] A segunda informação vem de uma narrativa directa sobre o processo e que data de 1839: "Fomos ultimamente informados de que a afluencia das agoas fizera hua restinga sobre a ponta d'area do mar na entrada da Villa, e Foz do Guadiana, que na baixa-mar communicava até a *Cabeça-Alta* a Oeste da antiga barra, e que posteriormente as correntes do rio fizerão também certo rompimento de terreno naquella direcção, e sobre a mesma restinga de sorte que ficou hum canal, ou 2ª barra para toda a classe de Vazos." [240] Silva Lopes dá noticia semelhante: "O porto pode ser demandado em toda a ocasião sem risco, quer seja pela barra, chamada da Canela, por onde entram embarcações até ao lote de 20.000 arrobas com todos os ventos de S. a N., quer pelo boquête ou nova barra que não há muitos anos o mar tem aberto e profundado na ponta da Areia, dando entrada a embarcações de 3 a 4 mil arrobas com os outros ventos do quadrante O." [241] O mapa de 1838 ainda que muito simples e pouco pormenorizado, complementa estas narrativas.

A evolução nos anos seguintes quanto à profundidade de cada uma das barras e respectivos canais é dada por Pascoal Madoz. A situação é agora a inversa à descrita por Silva Lopes, a barra nova do lado português ganha fundo: "La desembocadura del Guadiana la forman 2 brazos, la barra antigua y la barra nueva; aquella costeando la parte de España; esta la parte de Portugal: alli se encuentran la isla de la Canela y el islote de San Bruno, pertenecientes á España, y más adelante entre las 2 barras el islote Isabela, que recientemente se ha formado con las arenas que arrastra el r., y cuya posesión se disputa por ambas naciones, por lo á propósito que es para establecer las artes de pesca: el brazo de mar izq., donde está la antigua barra se va enarenando y perdiendo, por manera que no pueden pasarlo sino buques menores y en pleamar; pero al mismo tiempo se ha profundizado el brazo de la

---

238 Para fontes e estudos sobre o litoral português consultar o útil *Catálogo das diversas obras que se encontram na Biblioteca da Marinha...* (1886).

239 Cit. D. Abecasis, 1926, p. 105. M. de Bivar Weinhdtz lembra com toda a pertinência a necessária crítica de fontes a que devemos submeter a cartografia antiga e, no caso vertente, a cartografia hidrográfica: "Não se pode fazer muita fé nas cartas daquela época pois frequentemente nos aparecem indícios de umas, de data mais recente, terem sido pura e simplesmente copiadas, total ou parcialmente de outras mais antigas, mantendo por isso os erros ou situações já não existentes, até aparecer uma em que esses erros foram corrigidos e as situações actualizadas. Daí resulta que muitas vezes erradamente se supõe ter havido alteração brusca em determinado pormenor da costa, quando na realidade essa evolução foi então mais lenta." (1964, p. 150). Sobre os trabalhos de cartografia de Franzini, em especial sobre a carta de 1811, ver Maria de Fátima Nunes, 1988-a, p. 212-216 e 1988-b, p. 282-285.

240 João da Cunha Sotomaior, 1839, p. 23.

241 Cit D. Abecasis, 1926, p. 106.

orilla der., ó sea banda de Portugal, por donde pueden entrar hasta Ayamonte fragatas y buques de 14 pies de cala." [242]

Alguns anos depois, Charles Bonnet faz uma descrição breve e sem pormenores: "L'entrée du fleuve est difficile, par suite de l'accumulation des sables, qui forment des bas et des îlots." E mais adiante: "À l'embouchure de ce fleuve se trouvent des bancs de sable qui en rendent l'entrée difficile; un de ces bancs forme un îlot du nom de St Antoine." [243] As informações até aos anos 70 são parcelares e dispersas, mas a evolução tende a reproduzir, sem dúvida, a relatada por Franzini. É essa a imagem que encontramos no mapa de 1870, levantado por D. José Montojo (Fig. 76) e já diluida no *Plano Hydrographico da Barra e Porto do Rio Guadiana*, levantado entre 1874 e 1876 por António Maria dos Reis e os irmãos Pery [244] (Fig. 81) No primeiro, a flecha de areia que continua a margem direita (Bajo de Poniente) parece sólida mas retratará a fase final dessa "península" que não tardará a tornar-se "ilha".

O *Plano Hydrographico...* inserido nos Trabalhos Geodésicos do Reino, dirigidos por Filipe Folque, é o primeiro mapa "científico" da foz do Guadiana. Levantado na escala de 1:30.000, nele são figurados com extremo pormenor, quer a batimetria, quer os aspectos físicos e humanos do interior: salinas, campos de culturas, rede viária, povoações. Uma atenção especial é concedida à representação da complexa rede de canais e bancos de areia, ilhas e áreas de sapal. A flecha que prolonga a Ponta de Santo António, cognominada agora de Banco de O'Brill surge com uma configuração retalhada e "bastante emagrecido", no dizer de Duarte Abecasis. O seu deslocamento para Leste, coincidindo com a "cheia grande" de 1876, será fatal [245]. Temos uma situação semelhante à retratada por Silva Lopes nos finais dos anos de 1830, no *Plano...* de Baldaque da Silva, de 1886 (Fig. 76) e que se descreve no texto do *Roteiro...*:

> "A entrada do rio Guadiana é muito obstruida por bancos de areia que deitam fóra até cerca de 2 milhas da costa; entre estes bancos porém existem canaletes mais profundos que dão accesso aos navios, cujos calados de água não excedem em águas vivas 15 pés e meio, e em águas mortas 12 pés [...] Ainda assim ha entre os bancos duas passagens menos sugeitas a variações que constituem em barras, tendendo uma a melhorar e a outra a diminuir de profundidade; a primeira denomina-se *Canal da Gollada* e a segunda *barra grande* ou *barra antiga.*

[242] P. Madoz, IX, 1846, p. 37.

[243] Ch. Bonnet, 1850, p. 58 e 64.

[244] Sobre o enquadramento deste levantamento hidrográfico, ver Maria Fernanda Alegria *et al.*, 1991, p. 275-276.

[245] "É provável que a grande cheia de 1876 começasse a abrir novamente o boquête junto à ponta da Areia. Não temos porém nenhuma notícia que confirme esta hipótese. O que é facto é que, com as cheias de 1883 apareceu aberto esse canal a que chamaram da 'Golada'." (D. Abecasis, 1926, p. 112).

Canal da Gollada. - A 0,6 de milha da costa comprehendida entre o *Médo Gordo* e a *ponta de Santo António,* corre ao N. 75º E na extensão de 0,7 de milha um canal, quasi parallelo à costa, que tem pelo N. um extenso baixo, formado por dois bancos nos extremos occidental e oriental, denominados: o de W. *banco da Almas* e o de E. *o Bril;* e pelo S. um outro baixo, orientado quasi E.-W. a que chamam *ponta do Bril* [...]

Barra Grande ou *barra antiga.* - Ao SSE. da *ponta de Santo António* até 1,5 milha de distância, corre um outro canal que recurva para o S. e SSW. por espaço de mais 0,5 de milha, o qual constitui a *barra grande* ou *barra antiga* por estar presentemente abandonada pela navegação, em virtude de ser mais extensa e menos profunda. O canal da *barra grande* é praticado entre os baixos da *ponta do Bril* e *Cabeça do Gigante,* a W.; e o *Cabeço* e bancos de E. ao nascente; tem 0,9 de profundidade no ponto mais baixo da entrada, e augmenta para dentro a 3 e 5 metros" [246]

O ciclo de alteração da barra, que vai dos finais dos anos 60 à primeira década do nosso século, e que tem na abertura do Canal da Golada, em 1883, um dos episódios mais marcantes, depois da cheia de 1876, revela bem as dificuldades com que se debatia a navegação marítima de longo curso que buscava os portos fluviais do Guadiana. Uma vez mais lembramos o papel dos pilotos da barra, que pela presença constante no rio, se revelaram os únicos capazes de suprir as falhas que mapas e roteiros marítimos, por mais actualizados que estivessem, nunca poderiam colmatar [247].

O Canal da Golada será por algum tempo a grande barra do Guadiana [248]. No *Plano...* de 1886 é visivel a sua balizagem, facilitando sobremaneira a navegação. Porém, um novo ciclo começa a desenvolver-se: o assoreamento progressivo agudiza-se com cheias e temporais, como os de 1894-95 [249]. Três anos depois, a situação é de tal maneira grave que o Capitão do Porto de Vila Real de Santo António envia uma nota aos pilotos da barra: "Sendo notório que a profundidade do rio, no quadro do fundeadouro dos navios, tem diminuido, facto que tendo causas diversas, deve ser a principal o abuso dos navios em fazerem despejos para o rio, especialmente os vapores de carga por occasião de precisarem alliviar, determino: 1° Que os pilotos de entrada perguntem sempre aos capitães se têm cinzas a bordo, observando-lhes mais uma vez que, sendo expressamente prohibido, como ellles sabem, deitar cinzas nos portos, se procederá contra aquelles que transgridam esta prescripção

[246] A. Baldaque da Silva, 1889, p. 83-84.

[247] Essas alterações constantes explicam em grande parte algumas das cláusulas do regulamento de policia da pesca costeira, assinado entre Portugal e Espanha, em Outubro de 1885. No texto refere-se: "Artº 4º. Las aguas jurisdiccionales de cada uno de los paises, en los ríos limitrofes, seran demarcadas por líneas divisorias, á partir de la de mayor fondo en el Guadiana y Miño, en conformidad con el artº 1 de tratado de límites de 29 de Setiembre de 1864. Comisarios especiales nombrados por una y otra parte, fijarán esta línea cada año, en el primer dia de Julio, y la harán marcar en la Carta, cuya demarcación servira para el intervalo de un año, esto es, hasta 1° de Julio del año seguinte." (*Revista de Pesca Maritima*, I, 1885, p. 134).

[248] "*Golada*: passagem muito apertada entre ilhas ou entre o continente e as ilhas, com correntes fortes; menor que os estreitos. Em regra é um lugar de difícil navegação." (Maria Eugénia Moreira, 1984, p. 65).

[249] Naturalmente que os temporais marítimos nunca tomarão as proporções de maremoto ciclópico que A. Teodoro de Matos diz acontecer nas costas portuguesas: "Com efeito é a costa fustigada (por vezes ferozmente) por ventos dos quadrantes do ocidente que provocam vagas de grande altura, atingindo mesmo os 40 metros (principalmente em zonas mais escarpadas e com maior profundidade do mar." (1980, p. 314).

regulamentar de utilidade geral, mormente em ancoradouros de pequeno fundo como este. - Os pilotos do rio terão também por muito recomendado a prohibição de que dentro do rio se façam despejos." [250]

Em meados da primeira década do século a situação é em tudo semelhante à retratada para os anos de 1870-74. O *Plano Hidrografico do Porto e Barra do Rio Guadiana (Vila Rial de Santo António)*, levantado em 1915 por Almeida Carvalho (Fig. 82), prova esta afirmação: o Banco de O'Brill encontra-se solidamente instalado e a sua base estende-se ao longo do areal de Monte Gordo, as maiores profundidades prolongam o canal principal do rio [251]. Henrique Moreira, no seu estudo sobre o "Melhoramento dos portos do Algarve" (1914), comenta o processo: "O actual banco a oeste [barra de Vila Real] denominado *O'Bril* era anteriormente interceptado pelo Canal da *Golada*, que dava acesso à navegação com o nome de barra portugueza. Esta entrada desapareceu, juntando-se os dois bancos, e formando prolongamento com a margem direita com o rio Guadiana. Ficou existindo uma barra única, internacional, no prosseguimento directo das correntes do rio, o qual deve considerar-se favorável ao regime." [252] À semelhança do percurso feito no tempo, por Duarte Abecasis, tentámos compreender detalhadamente a evolução da foz do Guadiana. Recapitulemos através das palavras daquele autor as razões essenciais:

> "Por um lado vemos actuarem para a obstrução da foz e do estuário, as aluviões maritimas e fluviaes. Por outro lado, actuando em sentido oposto, manifestam-se as acções erosivas dos grandes temporaes ou das grandes cheias, podendo, porém, estas últimas, sobretudo, ter um efeito assoreante para a extensa parte baixa da margem esquerda na foz. Quanto às aluviões maritimas elas são postas em jogo pela acção continua e lenta dos ventos e dos temporaes moderados; o seu deslocamento tem, sem dúvida, um carácter alternado; mas como já mostramos ao tratar do regimem da costa do Algarve, como prova exuberantemente toda a evolução hidrográfica da foz do Guadiana, até onde nos foi possível alcançar e que deixamos descrita, e como se viu ao tratarmos detalhadamente dos agentes da situação hidrográfica da costa, há um acentuado predominio da acção resultante de W. para E." [253]

Apesar das dragagens iniciadas em 1912, os ciclos de assoreamento-desassoreamento de periodicidade variável, que refaziam a(s) barra(s) do Guadiana, continuaram naturalmente a ocorrer. A acção do homem actuava pontualmente de modo a suprir as mais urgentes necessidades da navegação face às súbitas alterações de batimetria.

---

250 PVR, *Livro de Registo das Ordens*..., fl. 64v-65.

251 "Esta carta marca um estado resultante da acção lenta dos agentes hidrográficos marítimos e fluviaes; não se denunciam nela os efeitos violentos das grandes cheias ou dos grandes temporaes." (D. Abecasis, 1926, p. 115).

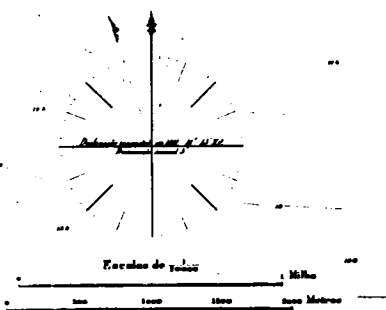
252 H. Moreira, 1914, p. 4.

253 D. Abecasis, 1926, p. 118-119.

Fig. 81

PLANO
HYDROGRAPHICO
DA
BARRA e PORTO
DO
RIO GUADIANA
levantado de 1874 a 1876, sob a direcção
dos
CONSELHEIROS F. FOLQUE e P. DA SILVA
Directores dos Trabalhos Geodesicos do Reino
por
A. M. dos Reis
engenheiro hydrographo
A. Pery e G. Pery.
1881
AYAMONTE
Castello das Flores
Villa Real de S.to Antonio
Monte Gordo
Explicações

Fig. 82

COSTA SUL DE PORTUGAL
PORTO E BARRA DO RIO GUADIANA
VILA RIAL DE S.TO ANTONIO
Plano hidrografico levantado em
1915
Pelo Capitão tenente. E. T. de Almeida Carvalho
em serviço na Missão Hidrografica da Costa de Portugal
Legenda
AYAMONTE
VILA RIAL
DE
SANTO ANTONIO
BANCO DO O'BRIL
O Sengal
Escala

4.2 - A circulação na barra

Na década de 1870, a barra de Vila Real da Santo António era considerada a melhor da costa do Algarve. Lembrando o que deixámos dito sobre a sua evolução e problemas postos à navegação, imaginar-se-á o lamentável estado das restantes, correspondentes aos portos de Tavira, de Faro ou de Portimão e aos da costa alentejana, de Sines e de Vila Nova de Milfontes. Há muitos mitos da história económica portuguesa de Oitocentos que mereciam cuidado estudo.

Depois da evolução física da barra do Guadiana interessa-nos agora saber como era transposto esse obstáculo por quem chegava e por quem partia. Para o tempo histórico que nos interessa, a primeira descrição detalhada devemo-la a Silva Lopes, que indica as operações aconselhadas para a então florescente navegação à vela: "Para entrar na barra *Canela* deve-se enfiar em primeiro logar a igreja de Cacela com hum outeiro que fica perto do Monte, denominado *Mogote Azul*, seguindo este alinhamento até que dois moinhos de vento, que estão a E. do castello de Ayamonte, brancos e bem distintos, se enfiem hum pelo outro; o que acontecerá quando demorarem a N. 30^{o} O.; e seguindo esta marca se navegará por meio canal, em quanto se não chegar á distancia de 200 braças da Ponta de S. António; porque neste sitio, abandonando todas as marcas, se navegará pelo meio do rio até chegar defronte de Villa Real de S. António, onde dão fundo as embarcações de maior lote." [254] Poucos seriam porém os capitães de navio a entrar assim, por sua iniciativa, a barra do Guadiana. Havia sempre que tomar piloto, o homem que conhecia pela experiência esta foz e este rio tão pouco seguros e constantes [255].

Já no século XVII, João Teixeira adverte em nota inscrita sobre uma das folhas da sua *Descripção*: "A barra he grande, e larga, mas dificultosa, tanto, que he necessario Piloto practico para entrar por ella." [256] Os roteiros marítimos oitocentistas repetem invariavelmente o conselho dizendo a presença do piloto indispensavel: "[...] el navegante que lleve destino a Ayamonte y no haya entrado nunca en el río, no debe efectuarlo guiado por el simple relato que de la barra se consigna en este DERROTERO, ni tampoco aquel, que siendo conocedor de ella, en encerta mucho tiempo de ausencia. Es preciso, pues, dejarse guiar siempre por los

---

[254] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 112.

[255] "[...] il est absolument nécessaire de prendre un pilote de la localité pour franchir la barre, que l'on sonde tous les jours." (Le Gras, 1878, p. 139). No *Livro de Registo. Para Ordens Superiores* da Corporação de Pilotos lê-se uma directiva datada de 16 de Janeiro de 1865: "[...] mandará [o Piloto-Mór] que os Pilotos do Rio sondem este com frequência e em especialidade os sitios de dificil alteração, dando-me parte do resultado todas as vezes que conhecerem alguma diferença." (fl. 4).

[256] BNF, João Teyxeira, 1648, p. 16v.

practicos del pais, que diariamente visitan los canales de entrada y estan al corriente de sus alteraciones." [257] A sua presença é permanente e a comunicação com os navios, especialmente em ocasiões de mar agitado, faz-se segundo sinais convencionados: "Les pilotes croisent généralement près de la barre, et on les reconnaît au pavillon portugais au milieu duquel est inscrite la lettre **P**. Quand la barre est assez mauvaise pour qu'ils ne puissent pas sortir, ils se tiennent en dedans des brisants, et indiquent la route à suivre avec un pavillon rouge." [258] (Fig. 83).

Com a balizagem e iluminação da barra pensava-se ultrapassar em parte a necessidade dos pilotos mas o tempo veio demonstrar o contrário. A corporação destes profissionais, sediada em Vila Real de Santo António, prestará ao longo de toda a primeira metade do nosso século, importantíssimos serviços à navegação nacional e estrangeira. Só com o fim da exploração mineira em meados dos anos 60 o seu papel decairá. Mas vejamos um pouco o processo de balizagem e iluminação da barra, quer da margem portuguesa, quer da espanhola, no quadro do fomento desenvolvimentista dos estados peninsulares. Por se tratar do Guadiana fronteiriço, esse processo, pela sua demora e complexidade, é também e em tudo semelhante ao das dragagens do mesmo rio: a nomeação das comissões técnicas, as reuniões intermináveis no local e nos centros de poder, os trâmites diplomáticos. Tudo se vai resolvendo por quem tem a necessidade imperiosa de soluções e tudo se decide quando é tarde e há que responder a algum acontecimento inesperado.

É em meados do século XIX que em Espanha (como em Portugal), se estrutura um sistema de balizagem e iluminação das costas, respondendo ao progresso que os transportes e o comércio marítimos exigiam. É também nos primeiros anos de 1850, que se legisla em Espanha sobre o assunto e se lançam impostos com ele relacionado (o de *fondeadero*, o de *faro*, o de *carga y descarga*), de modo a cobrir parte das despesas com que o poder central arca [259]. Lá como cá, só posteriormente se concretizam muitos dos projectos. Em Ayamonte e Isla Cristina, data de 1861 o estabelecimento da iluminação das respectivas barras. O *Boletín Oficial de la Província de Huelva* anunciava o acontecimento no 1° de Fevereiro:

[257] Riudaverts y Tudury, 1867, p. 188.

[258] A. Le Gras, 1878, p. 139.

[259] Cfr. J. Vilar Ramirez, 1983, p. 147.

Fig. 83

SIGNAES DESIGNATIVOS

DO

MOVIMENTO DA BARRA E PREVENÇÃO DE MAU TEMPO, QUE SERÃO IÇADOS NOS LAIS DA VERGA NO MEDO ALTO EM VILLA REAL DE SANTO ANTONIO

MOVIMENTO DA BARRA

1 Vapor.
2 Galera.
3 Barca.
4 Lugre.
5 Brigue.
6 Patacho.
7 Escuna.
8 Hiate.
9 Chalupa ou Cutter.
10 Rebocador.
12 Catraia dos pilotos.
13 Embarcação de guerra.
14 Embarcação da alfandega.
15 Embarcação costeira.
16 Embarcação de pesca.
17 Falucho.
18 Galeão.
19 Com avaria.
20 Em perigo.
21 Encalhado na barra.
23 Encalhado nos baixos.
24 Encalhado na costa
25 Entrou.
26 Estrangeiro.
27 Fez-se ao mar.
28 Fundeado fóra da barra.
29 Fundeado na costa.
30 Mais de um.
31 Nacional.
32 Para leste.
34 Para oeste.
35 Para o sul.
36 Pede piloto.
37 Pede rebocador.
38 Pede soccorro.
39 Safou.
40 Salvo.
41 Seguiu.
42 Vem para a barra.
43 Cacella.
45 Torre Velha.
46 Cabeço.
47 Monte Gordo.
48 Atalho.
49 Ponta de Santo Antonio.
50 Vapor de guerra da fiscalisação da pesca.
51 Vapor da Carreira.
52 Annulla o signal indicado.

INDICAÇÕES DO TEMPO

N.º 1—Vento forte desde o rumo Noroeste, por Leste, até Sueste.
N.º 2—Vento forte desde o rumo Sueste, por Oeste, até Noroeste.
N.º 3—Temporal desde o rumo Noroeste, por Leste, até Sueste.
N.º 4—Temporal desde o rumo Sueste, por Oeste, até Noroeste.

Fonte: A. A. Baldaque da Silva, 1889, p. 91.

"La Reina (q.D.g.) se ha servido mandar que el 1º de Marzo proximo se enciendan las nuevas luces de enfilación que se han establecido en las barras de Ayamonte é Isla Cristina." O mesmo periódico publicava a 11 de Março, um aviso aos navegantes: "[...] deben encenderse las dos nuevas luces citadas el 1º de Marzo inmediato. Estan situadas en la Isla Canela, cerca de la punta de Canela en la boca del río Guadiana, margen izquierda, 36 brazas de la orilla del mar. Luces fijas rojas. Alcance en el estado ordinario de la atmosfera, 9 millas. Latitud 37º 10' 30" N. Longitud 1º 4' 22" O. de San Fernando. Elevación del foco luminoso sobre el nivel medio del mar: la mas al Norte 6,9 metros y la mas al Sur 6,4 metros. Idem sobre el terreno: las dos 3,8 metros. Cada luz esta en una columna sostenida por cuatro vientos y situadas al Este de la habitación de los Torreros. Estas luces se varian de posición cada vez que varia la de la barra. Distancia de las luces a la barra 3 millas." [260]

Da parte portuguesa a resposta não se fez esperar mas, infelizmente, só no papel. Em documento datado de 17 de Junho de 1862 "Sua Magestade El-Rei [...] ha por bem ordenar que o director das obras publicas do districto de Faro proceda à construcção de um pharol na margem direita do rio Guadiana, proximo a Villa Real de Santo António, no forte denominado Medo Alto [...] que o pharol seja construido por fórma que a sua luz tenha maior intensidade do que a proposta; que seja tão sómente vista pelos navios quando deverem mudar de rumo dentro da barra, para poderem entrar no porto sem perigo de encalhar nos bancos ali existentes." [261] Três anos depois continuava a não existir iluminação da parte portuguesa e a situação manter-se-á ainda por largo tempo.

No "Projecto de alumiamento marítimo para a costa de Portugal" que Francisco Pereira da Silva elabora em 1865, ainda com base na carta de Franzini (1811), descreve-se com detalhe a localização e as características do farol: "Ponta de Santo António [...] Achando-se este ponto distante 27 milhas do pharol do cabo de Santa Maria e 20 milhas do pharol hespanhol de Cartaya, que tem 15 millas de alcance, não se póde prescindir ali de um pharol, não só para illuminar aquella parte da costa; mas também para indicar a barra d'aquelle porto de Villa Real, que deita para o oceano dois grandes baixos de areia, na extensão de perto de 3 milhas." [262] Mas tudo parece demorar indefinidamente [263]. No *Almanak Maritimo* de 1876, ao consultarmos a lista dos "Faróes da costa de Portugal e sua posição geographica", encontrámos para o rio Guadiana exclusivamente as luzes da margem

[260] *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, 1 de Fevereiro de 1861, p. 1 e 11 de Março de 1861, p. 4.

[261] *Boletim do Ministério das Obras Públicas...*, 7, Julho 1862, p. 10 - 11.

[262] Mais comunica o autor sobre providências já tomadas quanto aos aparelhos ópticos: "Esta posição escolhida para pharol de illuminação da costa exigia, um aparelho de terceira ordem; porém, attendendo à proximidade a que se acha o pharol hespanhol de Cartaya, e tendo apparecido na exposição, que ultimamente teve logar na cidade do Porto, um pharol lenticular de 4ª ordem, construido com todo o esmero em Paris por mr. L. Sautter et Cie. Apresenrtando clarões de 1' em 1', com rotação completa em 6', e sendo reconhecida a urgente necessidade de estabelecer um pharol na barra do Guadiana, em virtude do grande movimento de navios que ha no porto de Villa Real de Santo António, e da difficuldade para a sua entrada, por causa de dois extensos bancos de areia que existem fóra da foz d'aquelle rio, aproveitou-se este ensejo para adquirir aquelle pharol com destino aquella barra." (F. Pereira da Silva, 1872, p. 45 e 192 - 193).

[263] No roteiro de G. Totten, na edição de 1874, refere-se: "The portuguese government are about to built a light house here, whose tower will be a good mark for the position of the river." (p. 192).

espanhola situadas na Isla Canela [264].

Em 1884 é nomeada uma comissão luso-espanhola para estudar a balizagem e iluminação da barra. Aos espanhóis cabe a colocação de boias de sinalização (que rapidamente são instaladas) e, aos portugueses, a fixação das luzes, o que demorará bem mais de duas décadas [265]. No apêndice documental transcrevemos do *Derrotero de las costas de España y Portugal* (1908), a descrição detalhada da entrada na barra do Guadiana nestes primeiros anos do século, onde cada referência tem para o marítimo uma importância marcante: da pouca segurança do próprio relato face à mobilidade permanente dos bancos de areia, à dificuldade de reconhecer a côr das boias de balizagem "[...] pues estas están siempre sucias por las gaviotas." (Doc. n.º 62).

Em 1909, Adolpho Loureiro comentava: "Actualmente, na margem portugueza, ha somente um pharolim de estay içado num mastro montado no forte em ruinas da ponta de Santo António." [266] Novas negociações entre os dois países se haviam estabelecido em 1906, mas só 4 anos depois, a iluminação provisória da barra do Guadiana entra em funcionamento. [267] (ver Doc. nº 64). O farol continuará a não existir ainda pelo fim da I Guerra Mundial [268]. Face a estas condições técnicas que se arrastam por décadas e décadas, atendendo às características fisicas da barra, já largamente descritas e, atendendo ainda, à frequência elevadíssima de embarcações de todo o tipo na segunda metade do século passado e início deste, só poderemos atribuir a manutenção e êxito dessa navegação ao trabalho persistente e heróico da Corporação dos Pilotos da Barra e Rio Guadiana.

---

[264] A 2ª edição do roteiro de Le Gras, de 1878, confirma esta informação: duas luzes "Celui du Nord à une hauteur de 6,9 m et celui du Sud de 6,4 au dessus de niveau de la haute mer, et on peut les voir tous deux d'une distance de 9 milles, avec une atmosphère claire. Ces feux sont placés sur des colonnes de fer, à 3 milles de la barre, et on change les positions quand celle-ci varie."(p. 138).

[265] Em Novembro de 1888 a "[...] optica do farol estava armazenada em Vila Real e os materiais para a base, na praia, expostos à chuva e oxidação, mas as obras ainda não tinham começado." (H. A. da Fonseca, 1990, p. 179).

[266] Adolpho Loureiro, IV, 1909, p. 344. Diz o *Derrotero*: "Junto á las ruínas del fuerte de San António, en un soporte de madera situado en la pared S. de una casa pintada de rojo, con tejado blanco, se enciende una luz provisional fija, elevada 14 metros sobre el nivel del mar y 6 metros sobre el terreno."(p. 169).

[267] "No dia 1 de Julho de 1910 começará a funccionar com caracter provisório o alumiamento do canal de entrada do rio Guadiana. Este canal é formado por dois troços distinctos, sendo o primeiro, entrando, na direcção 27º 05' NO. assignalado pelo enfiamento de duas luzes *vermelhas* de 6ª ordem, içadas em postes collocados na margem hespanhola do rio, na Ilha de Canellas, e o segundo entrando, na direcção 59º 53' NO. assignalado pelo enfiamento de duas luzes *brancas* de 6ª ordem, montadas sobre cavalletes de madeira collocados na costa portugueza que fica ao Sul de Villa Real de Santo António. Para demandar a barra do Guadiana deverão os navios procurar o enfiamento das luzes *vermelhas* a uma distancia da costa não inferior a 2,5 millas, por fundos de 8 a 10 metros, e seguir n'essa direcção até preencherem o enfiamento das luzes *brancas* que então deverão seguir ao encontrarem fundos de cinco metros, podendo d'ahi dirigir-se para o ancoradouro guiados pelas indicações da illuminação publica de Villa Real de Santo António e pela de Ayamonte." (*Almanach Maritimo*, 1911, p. 45-46).

[268] "O porto tem um farolim de estay num mastro levantado na ponta de S. António e duas luzes fixas na ilha de Canelas, margem espanhola; branca a do Sul e vermelha a do Norte, que alcançam 7 milhas." (Thomaz Cabreira, 1918, p. 3).

Mais problemático que entrar a barra é sair com o navio carregado. Os bancos de areia e os canais, as correntes e as marés, alterando a batimetria fazem perigar as embarcações menos cautelosas, apesar mesmo dos experimentados pilotos. Soluções distintas foram sendo testadas ao longo do tempo, avultando de entre elas a tentativa constante de dragagem. A evolução do calado dos navios reflete essas etapas, bem como a presença de barcaças para transbordo de mercadorias, nos períodos críticos. A melhor descrição que possuímos de todas as operações, no início dos anos de 1880 é feita por P. V. Sequeira que relata o receio dos perigos da barra pelas tripulações dos navios estrangeiros que sobem o rio, a carregar minério no Pomarão: "[...] é o facto averiguado que, por várias vezes, os maquinistas dos vapores, na ocasião da carga, enchem as caldeiras de água com o fim de que os capitães, julgando sempre a carga pela imersão, metam menos mineral a bordo, e assim fique o navio mais aliviado ao sair mar fora." De qualquer modo, desde inícios dos anos 70, a carga posta a bordo não era já completa:

> "Pela falta de água na barra de Vila Real de Santo António, não podem estes [vapores] receber toda a carga no Pomarão. Metem a bordo aquela com que podem sair e o resto é transportado em barcos de transbordo e entregue aos vapores fora da barra. As tripulações destes barcos são pouco escrupulosas e, quando estão atracados ao vapor, especialmente com o mar agitado, deixam cair muito mineral ao mar. Chegou este abuso a tal ponto em anos passados que a empresa teve de publicar anuncios em Vila Real oferecendo recompensas a quem provasse a culpabilidade deste ou daquele patrão de barco que deitasse mineral à água, e teve até de ser invocada a intervenção das autoridades locais para pôr termo àquele modo de proceder. Metade e mais da carga de alguns botes ia ao mar se ao sairem a barra sobrevinha algum tempo fresco. O melhor remédio foi mandar a empreesa construir de conta própria seis cahiques, dos quais 4 carregam 140 t cada um, e os outros 60 e 30 t. Estes barcos, tripulados por gente de confiança, fazem desde 1874, com poucas excepções todo o serviço de transbordo." [269]

No *Roteiro Marítimo* de Baldaque da Silva, de 1889, indica-se mesmo a posição com que habitualmente os navios fundeavam fora da barra para as operações de baldeação: "Aguardando a hora de maré para entrar a barra, e mesmo para receber piloto, costumam os navios fundear a W. das boias da entrada da Gollada em 7 metros de profundidade, marcando o Médo Alto ao N. 24º E. e uma torre que fica sobre a ilha de Canellas ao N. 56º E.. Podem porém fundear mais fora e para W., porque é tudo limpo. N'esta posição costumam também os navios que transportam o minério effectuar o carregamento para completar a carga, quando na barra não há altura de água sufficiente para o seu calado." [270]

[269] P. V. Sequeira, XIV, 163-164, 1883, p. 217. Duarte Abecasis refere um custo de 4$00 (durante o dia) e de 8$00 (durante a noite), pelo transbordo de cada tonelada de minério da barcaça para o navio (1926, p. 47).
[270] A. Baldaque da Silva, 1889, p. 86.

Esta situação manter-se-á com grandes encargos para a companhia mineira, ao mesmo tempo que obrigava ao controlo estreito do calado dos navios.

Processo semelhante ocorria para a exportação do minério espanhol saído pelo porto fluvial de La Laja. No texto da Real Orden de 19 de Outubro de 1891 (Doc. n.° 35), especificam-se as dificuldades encontradas pelos vapores que cruzam o rio internacional e a sua barra. Aí se solicita junto do poder central que seja permitido às embarcações "[...] que cargen mineral de cobre en el puerto de La Laja, provincia de Huelva, en cantidad suficiente para salvar la barra del Guadiana, se les permita despues completar su cargamento por medio de gabarras ó balandras." E explica-se: "[...] la casi totalidad de los vapores que remontan el río Guadiana para tomar carga de mineral de cobre de la mina Cabeza de los Pastos, oscilan en capacidad entre 700 y 1000 toneladas de registro, se ven precisados á estacionarse en el fundeadero de Ayamonte, durante el tiempo que requiere el transbordo de embarcaciones menores, de parte de la carga con que bajan del primer punto, por razón del escaso braceaje de los pasos de aquella barra, quasi siempre inferior al calado de dichos vapores, aun en las más crecidas mareas." [271] No fim da primeira década do nosso século a situação é semelhante: "[...] los barcos cargados tienen que fondear entre Ayamonte y Villareal, y descargar la mayor parte de su cargamento en barcazas para recibirlo fuera de la barra, si el estado del mar lo permite, costando esta operación hasta cuatro pesetas por tonelada." [272]

Os encargos para as pequenas explorações mineiras são ainda mais pesados que para as de maiores dimensões. Guilhermo Sundheim, um dos homens mais ligados a esse ramo de indústria nesta parte Ocidental da província de Huelva, leva os seus protestos às páginas da conceituada *Revista Minera*, em 1899: "[...] la importante arteria del Guadiana yace abandonada como hace cuarenta años, y las embarcaciones tienen que trasbordar el mineral en altamar [...]" [273] Os prejuízos são ainda maiores se algum precalço acontece às embarcações. Na sequência de problemas com os navios *Acheles* e *Faro*, ocorridos pouco antes, lemos no *Livro de registo das Ordens do Capitão do Porto...* de Vila Real de Santo António, com data de 10 de Março de 1904: "Depois do temporal forte na costa, ou cheia no rio, nenhum navio será pilotado d'entrada ou sahida da barra sem se terem feito sondagens, reconhecida como está a sua mobilidade [...] Nenhum navio, em circunstâncias normais de tempo e mar, sahirá a barra carregado em mais de 15,09 pés em preamar de águas vivas, e

[271] *Boletin Oficial de la Dirección General de Contribuciones Indirectas*, VI, 219, 30 Nov. 1891, p. 232.
[272] B. Donnet y Pareja, 1910, p. 93.
[273] G. Sundheim, 1899, p. 153.

13,09 pés em preamar de águas mortas." [274]

A vigilância constante só conhecerá maior tranquilidade depois do início das dragagens no rio. Pela primeira década do século chegara-se a um limite em que o lucro obtido não compensava mais todo o processo. As principais consequências dessas alterações são sintetizadas por Duarte Abecasis na sua *Memória* publicada em 1930: "Do limite posto pelas profundidades existentes na barra e bancos do rio e pelas dificuldades de navegação d'este, resultou que, tendo passado a entrar, para carregarem em Pomarão, todos os navios que vem buscar o minério, se notou uma redução da tonelagem média da arqueação dos navios vindos ao porto, em relação ao periodo anterior, em que os navios então de maiores dimensões carregavam fora da barra." [275] Só depois de terminada a I Guerra Mundial, na sequência de mais intensas dragagens, navios com 19-20 pés de calado entravam a barra do Guadiana [276].

4.3 - As dragagens

Uma das grandes soluções para ultrapassar o problema colocado à navegação junto à foz, pelo assoreamento do rio e barra, sempre foram as dragagens. Até meados do século passado, a "limpeza natural" efectuada pelas grandes cheias e pelas grandes tempestades no litoral pareciam resolver em grande parte as entradas/saídas dos pequenos navios que procuravam os portos do Guadiana. Tal não é possível nos novos tempos. A frequência das embarcações aumenta extraordinariamente e, o que é mais, a sua dimensão e tonelagem. Não é possível continuar a viver com os "caprichos naturais" da barra do Guadiana: a alteração dos canais, os bancos movediços de areias, as modificações permanentes da batimetria. Os pontos de confluência das ribeiras tributárias são também locais perigoso pela acumulação dos aluviões transportados durante a época das águas altas mas é, sobretudo, na área envolvente da foz, quer ainda no rio, quer já fora da barra, que o problema se agudiza. Abandonado o estreito e encaixado vale, o Guadiana corre os últimos quilómetros numa breve planície aluvial onde espraia finalmente os detritos sólidos transportados, que se depositam, reconstruindo-se em função do complexo sistema de correntes dependentes, por um lado das águas marítimas e, por outro, das fluviais. A configuração do mapa altera-se

[274] PVR, *Livro de Registo das Ordens...*, fl. 96v. Baldaque da Silva recomendava no *Roteiro*, um máximo de 15,5 e 12 pés, respectivamente (1889, p. 83).

[275] Duarte Abecasis, 1930, p.6.

[276] Id., 1926, p. 155.

permanentemente. A intervenção humana torna-se indispensavel para controlar e organizar o processo em função das solicitações do sector económico. As dragagens tentarão corresponder, numa luta quase inglória.

Um dos primeiros autores a chamar a atenção para a importância do estudo do rio com vista à sua regularização, possibilitando uma mais segura navegação, foi Charles Bonnet: "Il serait bien utile pour le pays de faire des sondages dans le fleuve, depuis Mertola jusqu'à son embouchure, afin d'en connaître exactement la profondeur, et faire les améliorations, que cette rivière exige, afin de rendre la navigation plus active." [277] Nenhuma obra importante será feita mas, desde o reconhecimento da Mina de S. Domingos, em 1857, e a entrada em funcionamento do porto fluvial do Pomarão, que os problemas se começaram a acumular especialmente na barra. Dez anos depois, do lado português, toma-se a decisão de não permitir o movimento a navios de calado superior a 4,4 metros, atendendo à situação dos canais junto a Vila Real. Ayamonte passa a receber parte das embarcações e, as outras confrontam-se com a solução do transbordo dos produtos onde existem maiores profundidades [278]. A legislação é porém revogada dois anos depois com base nestas circunstâncias "[...] do que resulta grave prejuizo ao commercio portuguez." Ficará assim "[...] á apreciação e competência da autoridade marítima local o número de pés de água que os navios devem calar para sair a barra do Guadiana." [279] (ver Doc. nº 19).

Os anos 70 parecem ter sido um período em que os problemas diminuiram: a "limpeza natural" do rio actuou graças às diversas cheias ocorridas, a maior das quais em 1876 (Fig. 84). A empresa optou também por construir batelões que desde 1874 faziam transbordo do minério para os grandes vapores. Porém, no início da década de 80, um novo ciclo de assoreamento se inicia, quando aumenta o número e calado dos vapores que chegam em busca do minério. Data de 1883, o primeiro pedido ao Governo português feito pela "Mason and Barry, Limited" para que autorize a dragagem da barra do Guadiana [280]. As decisões arrastam-se interminavelmente com base em dois factores que serão sempre os responsáveis dos atrasos em idênticas situações posteriores: a não existência de estudos sobre a área (mas que também não se levam a efeito) e ao facto de que nada pode ser decidido exclusivamente pela parte portuguesa mas sim com o auxílio e o aval das

---

[277] Ch. Bonnet, 1850, p. 59. Projectos e processos semelhantes tiveram os outros rios navegáveis do Sul de Portugal, entre os quais o Mira (cfr. A. Quaresma, 1885, p. 237 e 1986, p. 86-88).

[278] Cfr. C. Cavaco, 1976, II, p. 348.

[279] *Collecção Official de Legislação Portugueza*, 1869, p. 524.

[280] Cfr. A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 668.

Fig. 84

Fonte: D. Abecasis, 1926, entre p. 115-116.

Fig. 85

Fonte: *O Século*, Lisboa, 1 de Dezembro de 1923, p. 1.

autoridades espanholas [281] (Fig. 85).

Até 1894 é possivel a entrada a embarcações até 15-16 pés ingleses de calado mas, com os temporais do Inverno de 1894-95 esse limite diminui bastante. A situação torna-se dramática. Em 21 de Maio de 1895, o Barão Mason de S. Domingos, em nome da empresa exploradora da Mina de S. Domingos, apresenta um requerimento ao Governo, solicitando autorização urgente para a dragagem do canal da barra do Guadiana: todas as despesas serão feitas à custa da empresa [282]. O conteúdo do documento dá conta das diversas fases porque passou todo o processo da navegação mineira no rio, face às condições naturais adversas, com o transbordo das pirites para batelões antes e fora da barra, ou a recorrência a navios de calado menor, em todos os casos com graves perdas económicas para a empresa e para o comércio em geral. Termina colocando como solução única o aprofundamento do canal da barra através de draga, alugada numa primeira fase mas, indispensável em serviço permanente no futuro, com vista à manutenção das profundidades conseguidas.

Adolpho Loureiro em *Os portos marítimos de Portugal* narra com detalhe todo o processo (também como parte envolvida), demonstrando que apesar dos estudos técnicos rapidamente efectuados e apresentadas que foram as soluções, as negociações luso-espanholas arrastar-se-ão e os governos farão por ir esquecendo o problema. E conclui: "Há 14 annos que se solicitara autorização para um serviço, que seria de grande conveniencia para a empresa de exploração da nossa primeira e mais valiosa mina, para o commercio das duas margens do Guadiana e para os interesses do Estado. Esse grande melhoramento não custaria sacrificio algum para os cofres publicos; e tanto o governo portuguez como o hespanhol se haviam mostrado interessados em que fosse feita a concessão pedida. E, comtudo, nada pôde ainda conseguir-se. Haverá ainda tempo para o conseguir?" [283]

Com o início da segunda década do nosso século, um novo conjunto de propostas e protestos se faz ouvir, sintoma de que a situação na barra, que sem dúvida melhorara "naturalmente", se agrava uma vez mais [284]. Também para montante do Pomarão as condições de assoreamento do rio parecem ter-se agravado. Em Mértola, na sessão camarária de 8 de Março de 1911, toma-se conhecimento que uma numerosa comissão de

[281] Esta situação fronteiriça do Guadiana, aliada ao intenso controlo por parte das autoridades marítimas e militares de um e outro país terá levado a que a companhia mineira ou qualquer outra autoridade inglesa não tentassem qualquer tipo de ingerência sobre o rio, ao contrário do acontecido noutros locais onde aspectos de verdadeiro colonialismo ocorriam frequentemente (ver C.-C. Wang, 1932, p. 283).

[282] Cfr. MOP, *Registo de distribuição dos processos...*, II, fl. 334 e A. Rodrigues da Costa, 1980, p. 668.

[283] Adolpho Loureiro, IV, 1909, p. 332-334 e 343.

[284] A *Revista de Obras Públicas e Minas* faz-se eco dessas pretensões, acrescentando, que "Para se proceder, porém, com segurança no delineamento e execução das obras são indispensáveis estudos preliminares, de observação de marés, e das correntes marítimas e fluviaes, sondagens geológicas, etc, que não devem fazer-se esperar muito." (XLI, 1910, p. 180).

pescadores se apresentara na administração do concelho pedindo entre outras coisas "[...] que se mande dragar o Guadiana para melhorar as suas condições de navegabilidade e evitar intercepcões que derivam do seu mal cuidado açoreamento." [285]

A empresa mineira de S. Domingos não desistira durante estes anos de conseguir a autorização para as dragagens, junto dos dois governos peninsulares. Duarte Abecasis descreve a evolução física da barra por esses anos: "[...] tendo continuado a produzir-se acção lenta assoreante, o canal foi sendo desviado para E., ocupando então uma direcção já para além da direcção de SE. e tendendo ainda a seguir mais para E., como prova a invasão do canal dragado pelas areias do banco W.. Este deslocamento foi acompanhado por um grande desenvolvimento em largura e em comprimento do referido banco e por um grande assoreamento do Canal da barra, tendo atingido proporções assustadoras em 1912 a que veio pôr termo a dragagem." [286]

Assim e certamente com base nos estudos e cartografia elaborados, quer pela própria empresa, quer pelos técnicos portugueses e espanhois, é concedida a autorização a 15 de Julho de 1912 [287]. As condições são breves e simples: as dragagens são feitas à custa da empresa, não sendo lançado qualquer imposto sobre o material utilizado; a profundidade a obter na barra é de seis metros em preia mar de águas mortas e a largura do canal de 90 metros; as areias serão lançadas no alto mar, fiscalizando os estados português e espanhol todos os trabalhos efectuados (Doc. n.º 68). Para tão simples directivas há muito que a decisão poderia e deveria ter sido tomada. A draga *Moewe* começará de imediato os seus trabalhos ainda em 1912: 94.620 m^3 de aluvião serão removidos até ao fim desse ano. No seguinte, o volume será mais do triplo e, até 1921 os números absolutos atingirão mais de 2.200.000 m^3 [288]. A *Moewe*, porém, no dizer de um redactor do *Jornal do Algarve* "[...] heroicamente trabalhava contra a Natureza num jogo parecido com o tirar água dum poço com um balde sem fundo." [289]

Se as condições físicas eram bastante adversas nesta batalha entre a acção humana e a natureza, nem sempre aquela pareceu ser suficientemente ponderada e organizada. J. A. Ataíde, num estudo sobre os problemas da barra do Guadiana comenta: "A saída do Guadiana para o mar tem sofrido sucessivas variações de posição através dos anos, mas

[285] AHM, *Actas...*, Cx.A.B. 1/34, fl. 12v.

[286] D.Abecasis, 1926, p. 120-121.

[287] O documento publicado na *Gazeta Oficial* em Espanha, a 13 de Outubro de 1912, é assinado pela parte portuguesa pelo Presidente da República, Manuel de Arriaga e impresso no *Diário do Governo* meses antes, a 27 de Julho. É difundido em várias publicações oficiais: *Diário do Governo*, 175, 27 de Julho de 1912, p. 2674, *Boletim Official da Direcção Geral das Alfandegas...*, 1914, p. 95.

[288] Cfr. D. Abacasis, 1930, p. 5.

[289] *Portugueses e espanhóis...*, p. 1.

obedecendo a leis naturais resultantes das acções intervenientes, outras obedecendo à vontade do homem, que infelizmente nunca dragou no local certo, não insistiu dragando num mesmo local, nem sempre teve persistencia e nunca dragou significativamente, no que se refere à profundidade do canal." E directamente sobre o início das dragagens em 1912: "Os técnicos da mina, por falta de tempo ou de meios de trabalho não fizeram um conveniente estudo de base e como possuiam uma draga que tinha potência para tirar teimas ao Guadiana, conseguiram rasgar a passagem que ficou a funcionar como barra." [290] Temporariamente ou não a *Moewe* responde às primeiras necessidades. A barra está navegável e a empresa mineira providencia de igual modo a limpesa das margens do rio, do Pomarão à foz, através do projecto de desobstrução de três "baixios".

O *Boletín Oficial de la Província de Huelva* publica a 17 de Março de 1913 a seguinte notícia: "Este Gobierno Civil [Huelva] ha dispuesto admitir la instancia y proyecto que don Francisco del Castillo y Vaquero [...] eleva ao Excmo Sr. Ministro de Fumento solicitando se le autorice para llevar á efecto las obras que se detallan en la Nota Explicativa. Don Francisco del Castillo, vecino de Sevilla, en representación de la Sociedad Mason and Barry domiciliada en Londres y proprietaria de las Minas de Santo Domingo en Portugal, solicita autorización para mejorar, mediante dragados, las condiciones de navegabilidad del rio Guadiana entre la desembocadura del Chanza en Guadiana y Villa real de Santo Domingo [sic]. Los dragados se ejecutarán en la boca del Chanza; en Alcazariño y en La Palmera ó Algarrobera, aumentando los calados en estos puntos hasta obtener um calado de 6,00 metros en pleamar muerta. Los productos de los dragados se proponen el que se viertan: los procedentes de La Palmera ó Algarrobera, en alta mar, y los procedentes de la boca del Chanza y de Alcazariño, en el torno de la Pinta en su margén concava." [291] Os seis metros de profundidade procuram assim estender-se a todo o troço de navegação intensa e procura-se que esta seja ainda facilitada em locais mais perigosos como o Torno da Pinta, depositando os aluviões retirados de outros locais na margem concava, logicamente a mais atacada pela corrente do rio. Desde 1912 até ao início dos anos 30, a draga da Mina de S. Domingos será a solução para cada momento de dificuldade: ela providenciará para que os seis metros "de água em baixa" se mantenham e os navios circulem [292] tirando areia e "água d'um poço com um balde sem fundo."

---

[290] J. E. Ataíde, 1964, p. 168 e 177. Embora, ainda em Setembro de 1913, *O Luctador* informe que os barcos da "Mason and Barry, Limited" continuam a completar a carga dos vapores fora da barra, fazendo ai, transbordo de mineral (I, 3, 30 de Setembro de 1913, p. 1).

[291] *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, 17 de Março de 1913, p. 1.

[292] Cfr. F. Ramos Coelho, 1929, p. 43.

5 - A navegação para montante de Mértola

Como acabamos de ver, ainda que as condicionantes naturais tenham jogado um importante papel na navegação do Guadiana, elas não foram obstáculo inultrapassável ao desenvolvimento do tráfego fluvial.[293] Face aos fortes interesses económicos em presença, soluções diversas vão sendo encontradas ao longo dos processos de exploração mineira, por um lado, e a própria vida natural do rio, por outro.

A importância e a dimensão dos projectos e trabalhos de fomento hidráulico em torno do Guadiana navegado parecem ter feito esquecer a histórica ideia da sua navegabilidade para montante de Mértola. Contudo, a explicação passará antes pela concorrência de outros tipos de transporte que entretanto se instalaram e difundiram para Norte, em especial o caminho de ferro. A partir da ligação Beja-Serpa-Vila Verde de Ficalho, as estradas de *macadame* multiplicam-se em direcção a Moura ou à Vidigueira, mas o grande eixo inovador é o caminho de ferro que de Beja se dirige a Moura, por Baleisão, Brinches e Pias, cruzando o Guadiana junto à confluência da Ribeira do Enxoé. O espaço estrutura-se assim Leste-Oeste para o litoral ocidental e não Norte-Sul, através (ou ao longo) do Guadiana, em direcção ao Algarve.

A navegação fluvial para montante de Mértola foi um projecto adiado, quer pelo poder central, quer pelos poderes locais. Os custos da sua realização em função dos problemas físicos a ultrapassar, sempre a tornaram improvável, senão mesmo impossível. O quadro que acabamos de traçar reporta-se à segunda metade do século XIX, período mais omisso quanto a referências de projectos desenvolvimentistas, pelas razões apontadas. Para trás ficaram as propostas de ligação entre os rios Tejo, Guadiana e Sado, de 1835 ou a de Francisco Coello de 1855, sobre a complementaridade dos sistemas ferroviário e de navegação interna à escala peninsular, sobre os quais falámos já. Será preciso esperar pelo final do século para que novamente se defenda e se proponha um grande empreendimento de navegação fluvial para o Guadiana, a montante de Mértola. Trata-se do *Projecto de lei de fomento hydraulico-agricola (Canal do Tejo ao Guadiana e Sado)* de José Maria Pereira de Lima, apresentado nas Corte a 7 de Março de 1898 [294] (Fig. 86).

---

[293] Afirma W. Norton sobre a utilização do *contrafactual* na Geografia histórica: "It appears valid for historical geographers to analyse both the real historical process and the various alternative counterfactual processes. There is also considerable merit in analysing both the real form and the alternative forms which the process might have produced." (1978, p. 128).

[294] J. M. Pereira de Lemos, 1898.

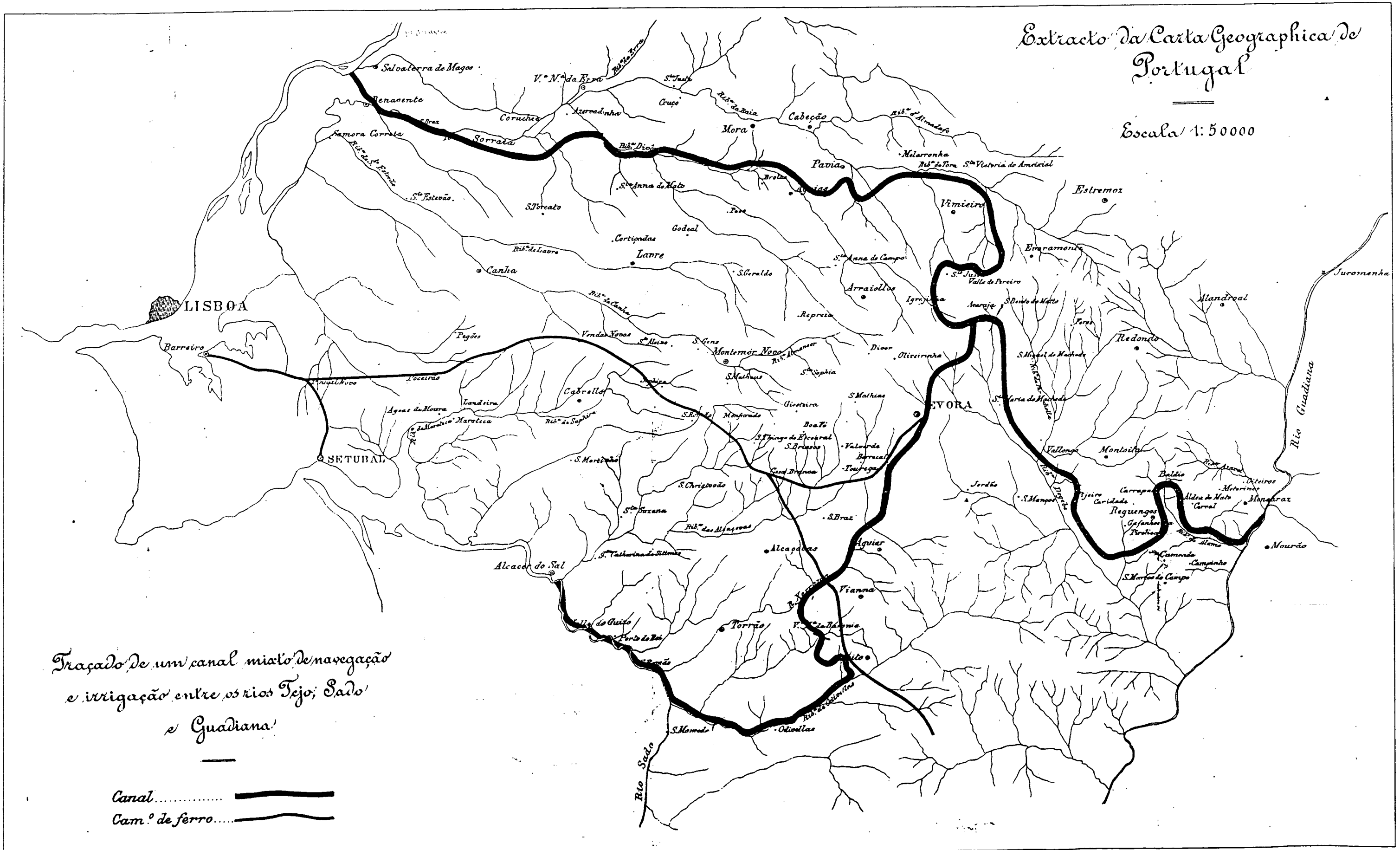



Fig. 86

Fonte: J. M. Lima, 1896, p.n.n.

"O canal projectado é um passo a dar, para a maior facilidade e barateza de transportes de uma parte importantissima do Alentejo, - parte que não é servida pela viação acelerada - e é um auxilio a prestar à agricultura na sua parte cultural, proporcionando-lhe água para a irrigação dos seus terrenos áridos e incultos, e ajudando a desenvolver pelas infiltrações das águas do canal, as camadas de água subterranea que poderão aparecer a longas distancias do percurso do mesmo canal. Demais todos sabem que os povoados se multiplicam à borda das vias fluviais naturais ou artificiais, e que o futuro canal será potente incentivo e eficaz chamamento para a imigração alentejana, atraindo os braços fortes dos nossos trabalhadores do norte e das ilhas, onde há um excesso de população e a mingua de bons terrenos a cultivar." [295]

Duas ideias desde há muito relacionadas com o Alentejo: a sua irrigação e a abertura de vias de comunicação, em especial os canais, que tiram largo partido da topografia da província. Agora, face à existência do caminho de ferro, aposta-se na complementaridade dos transportes, de modo a fazer chegar a todas as áreas o desenvolvimento e o progresso [296]. Mas se se lembra o relevo como factor positivo, esquecem-se (propositadamente ou não) as condições climáticas e as hidrológicas. O projecto nunca teria futuro.

Pereira de Lima fazia de Évora o grande nó de todo o empreendimento centralizando aí o controlo dos três canais com acesso ao Tejo por Pavia e pelo Sorraia; com acesso ao Guadiana, pelo Degebe e por Reguengos e com acesso ao Sado, pelo Alvito e por Alcácer do Sal. O canal Tejo-Guadiana teria o traçado seguinte: "[...] pela margem esquerda do rio Sorraia, subindo mais rápido do que este, entra no valle da ribeira do Divor, que atravessa para alcançar a ribeira de Tora, pela qual sobe; torneia a serra de Ossa e, passando a garganta que a separa da de Monfurado, entra na bacia do Guadiana, ladeando a ribeira do Degebe, que abandona nas alturas de Reguengos para tomar o valle da ribeira do Alamo até próximo ao Guadiana, que segue pela margem direita, terminando á foz da ribeira de Azavel." [297]

Vemos assim que a ligação ao Guadiana se faria junto a Mourão, desde que o rio passa a ser exclusivamente português, mas sobre o troço para jusante até Mértola e da sua navegabilidade e navegação nada se diz. É António Pereira de Matos no seu estudo sobre a

---

[295] *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 1898, p. 456.

[296] "Aux chemins de fer va le trafic le moins encombrant, celui qui réclame la vitesse et la régularité et qui supporte le mieux les frais de transport. Aux voies navigables reviennent les marchandises lourdes et de peu de valeur, qui ne donnent aux chemins de fer qu'une rémunération illusoire et qui les encombrent plutôt qu'elles ne les alimentent." (A. Colin, 1901, p. 203). O projecto para os rios do Sul do País não surge isolado. Poucos anos antes, em 1890, um outro projecto com idênticos objectivos havia também sido apresentado ao Governo, com vista a ser estabelecida, através de uma rede de canais, a ligação entre o Tejo, o Mondego, a Ria de Aveiro e o Douro: "Um tal empreendimento facilitaria a cultura de frutas, legumes, hortaliças numa grande parte do país e a sua exportação para os principais mercados estrangeiros; permitiria o transporte de peixe fresco das costas para o interior do reino, aumentava as transações entre os nossos portos e os centros de produção internos, numa palavra, daria um impulso colossal à produção e ao comércio nacional. Seria o maior benefício com que os governos poderiam hoje dotar o país, sem perigos de complicações financeiras; tanto mais que a execução destas obras levaria anos, podendo-se, por conseguinte, distribuir pelos orçamentos ordinários de vários exercícios as respectivas verbas, e, portanto, realizá-las com os recursos ordinários do tesouro público." (C. Roque da Costa, 1909, p. 367).

[297] J. M. Pereira de Lima, 1898, p. 27.

Marinha de Commercio que completa a ligação dizendo-a indispensável para o desenvolvimento do Baixo Alentejo interior mais afastado da rede ferroviária: "Beja e Serpa unidas ao Guadiana, que de Mourão a Mértola deveria tornar-se navegavel, para ligar ao mar, por Vila Real de Santo António, o grande canal dos 3 rios [Tejo, Sado e Guadiana] tornar-se-iam centro do movimento a que este meio de comunicação atravez da parte do Alentejo pior dotada de vias ferreas daria forçosamente origem." [298] Os projectos não parecem ter tido muita aceitação.

A única referência aos canais de navegação no Alentejo (mas não especificamente sobre o Guadiana) no início da República devemo-la a M. Vieira de Sá: "[...] já não nos bastam as estradas; já não nos contentamos com as linhas férreas; queremos mais; já não podemos prescindir dos canaes navegáveis; que a par da irrigação dos campos, nos dão o meio mais fácil, mais prompto e mais económico de transportar os productos originados n'esta provincia [...] E se uma vez houver canaes navegaveis, o imposto de passagem, deve ser nullo; isto é, pague-se o transporte simplesmente, não se dispendendo coisa alguma na amortisação da despeza feita pelo Estado." [299] Vieira de Sá reproduz o mapa de Pereira de Lima e apresenta (retocado) o texto daquele autor numa proposta para a construção de um "Canal do Tejo ao Sado e Guadiana", concluindo sobre as "[...] vantagens tão numerosas e de tão grande alcance a que [tal obra] dá origem, é até da maxima urgencia, para o desenvolvimento e prosperidade da provincia do Alemtejo e por consequencia de todo o paiz, que encontra n'aquella provincia uma Esperança libertadôra da crise terrivel que desde longa data vem atravessando o nosso Portugal." [300]

Será preciso esperar pelo início dos anos 20 para termos informação de novas propostas e tomadas de posição sobre o tema, agora com um forte pendor local. *A Margem Esquerda - quinzenário regionalista* de Serpa informava a 1 de Fevereiro de 1923: "Existe em Serpa há dois anos, um comité constituído pelos Ex.mos Srs. Drs. Ramón de la Féria e Francisco pereira Rocha, capitão Eugénio Aresta ilustre deputado e Bento G. Pombeiro redator deste jornal que, sob a direcção do primeiro tem desenvolvido intensa propaganda em Vila Real de Santo António, Mértola, Serpa, Moura e Elvas, tendente a criar a questão da navegabilidade do Guadiana por meio de ecluses, até Badajoz." [301] *A Margem Esquerda* torna-se o arauto da ideia nos números seguintes atendendo aos interesses da própria

[298] A. Pereria de Matos, II, 1901, p. 106.
[299] M. Vieira de Sá, 1911, p. 146.
[300] M. Vieira de Sá, 1911, p. 190. Todo o texto é um claro plágio ao estudo de Pereira de Lima.
[301] *A Margem Esquerda*, I, 6, 15 de Fevereiro de 1923, p. 1. De facto, já em Setembro do ano anterior *A Voz do Guadiana* anunciava uma conferência de Ramón de la Feria, em Mértola, sobre a ligação fluvial Mértola-Badajoz (30 de Setembro de 1922, p. 2).

redacção no projecto: "A região que ele atravessa, sobretudo na sua corrente superior, está-se tornando um progressivo meio cerealífero, produzindo cada vez mais. Dada a dificuldade de desenvolver a rede ferroviária, os transportes fluviais facilitados pelas águas dos vastos afluentes do Guadiana verdadeiramente valiosos, se forem canalizados devidamente, trarão o desenvolvimento comercial, tão necessário às regiões do sul." [302] Mas o grupo de pressão de políticos e latifundiários não terá muito sucesso.

Duarte Abecasis poucos anos passados fazia ainda apologia dessa hipotética navegação para montante de Mértola num amplo quadro regional, desde Mourão à foz. "Os trabalhos de retificação das margens e correcção do regimen desenvolvendo a sua navegabilidade para montante de Mértola e a de alguns dos seus principais afluentes, em combinação com uma boa rede de estradas, poderão no futuro levar a um grande desenvolvimento do estuário do Guadiana e da provincia do Alentejo." [303] Mas todo o Baixo Guadiana vivia já uma decadência difícil de superar e, o preço a pagar pela realização de tais empreendimentos era demasiado alto para o proveito que daí advinha. As condicionantes físicas que havia que superar jogavam sobremaneira nesses cálculos sem alternativa [304].

---

[302] *A Margem Esquerda,* I, 6, 15 de Fevereiro de 1923, p. 1.

[303] D. Abecasis, 1926, p. 44v.

[304] A título de curiosidade turística citaríamos um recentemente reeditado "manual" de vias fluviais europeias para viajante, onde a navegação no Guadiana se anuncia possível bem para montante de Mértola: "Passing down the Coast by the Bay of Setubal and the drwned Sado River (which can be penetrated), he rounds Cape St Vincent, and on the Spanish frontier finds the Guadiana. The estuary in its frontier section to Alcoutim (Portugal) and San Lucar (Spain) is another drowned riverbed, and seagoing ships penetrate to Mertola (Portugal). The towns along this lengthy river are little developed; small boats should be able to reach the confluence of the Ardila, but the dryness of La Mancha, where the river rises, makes the flow of water capricious." (R. Calvert, 1975, p. 197).

CAPÍTULO V

A NAVEGAÇÃO A VAPOR

CAPÍTULO V

A NAVEGAÇÃO A VAPOR

Mire usted hacia allá junto a la Torre del Oro.

Miré, y en efecto vi un buque de forma extraña, con una gran chimenea que arrojaba negro y espeso humo. Sus palos eran pequeños y sobre el casco sobresalía una armazón bastante parecida a una balanza.

- Qué es eso? - pregunté al marqués.

- El vapor, una invención maravillosa, señora. Esos ingleses son el demonio. Ya sebe usted que hay unas máquinas que llaman de vapor, porque se mueven por medio de cierto humo blanquecino que va enredando de tubo en tubo...

- Ya sé...

- Pues los ingleses han aplicado esta máquina a la navegación, y ahí tiene usted un barco con ruedas que corre más que el viento y contra el viento. Esto cambiará la faz del mundo. Yo li he predicho y no me equivocaré. [...]

Nos acercamos a la Torre del Oro, junto a la cual estaba la nave maravillosa. Tenía dos ruedas como las de un batán, resguardadas por grandes cajpones de madera pintados de blanco, con chimenea negra y alta, en cuyo centro estaba la máquina, toda grasienta y ahumada como una cocina de hierro, y el resto no ofrecía nada de particular. De sus entrañas negras salía una especie de aliento ardoroso y retumbante, cuyo vaho causaba vértigos. De repente daba unos silbidos tan fuertes que era preciso taparse los oídos. En verdad aquella máquina infundía miedo.

B. Perez Galdós

A revolução dos transportes fluviais no Baixo Guadiana, como ocorre nos outros rios portugueses (e por todo o Mundo) tem como principais intervenientes os navios a vapor. A introdução desta forma de energia, alterando por completo as tarefas ligadas às embarcações, modifica também a organização do espaço envolvente do rio pela forte e permanente intensidade do tráfego fluvial.

No Baixo Guadiana a nova realidade tem outra dimensão (se comparada com os casos portugueses ou estrangeiros) pela inexistência de concorrentes sérios e directos ao longo do vale, como é o caso do caminho de ferro ou das estradas. O barco a vapor surge na sequência (e como consequência) da instalação da grande Mina de S. Domingos. As embarcações compradas pela empresa para os trabalhos de escoamento do minério entre o Pomarão e a foz do Guadiana formam uma pequena mas permanente (porque indispensável) frota. Uma outra é constituída pelos numerosos vapores que sobem o rio a carregar as pirites. É essa circulação de navios estrangeiros que constitui a essência do ciclo fluvial que estudamos. Os navios mineiros farão alterar o movimento na barra (porque é aí que os

obstáculos físicos se colocam com maior acuidade), mas também ao longo de todo o troço navegável, quer a sazonalidade dos fluxos, quer as características das próprias margens.

As proveniências e os destinos próximos ou longínquos dos vapores, as múltiplas bandeiras que passam a navegar no Guadiana, tudo são novidades com que subitamente o habitante tranquilo das vilas fluviais se depara, e todas chegadas através do vapor. A inovação atrai a inovação. Um outro tipo de navio a vapor alterará também fortemente a vida das populações ribeirinhas: a carreira de passageiros. Instituída no Guadiana pouco mais de uma dezena de anos depois do rio começar a ser frequentado pelos vapores mineiros, a ligação Mértola-Vila Real de Santo António assegurará o transporte de pessoas, correio, mercadorias especiais e ideias, renovando e dilatando as áreas tradicionalmente ligadas ao Guadiana. Os vapores "autóctones" são os notáveis habitantes do rio.

Vapores registados no porto de Vila Real de Santo António (1871-1910)

Nome	m^3	t	c/v	tipo	registo
Isabel	50		35	rodas	1871/1890
Sarah	74		50	rodas	1871/1900
Gomes III	29		40	rodas	1877/1890
Gomes I	21		30	rodas	1879/1884
Rita	419	148	60	helice	1895/?
Rhona	515	182	300	?	1899/?

Fonte: *Lista dos navios de guerra e mercantes...*, 1870-1910.

Há um conjunto de embarcações relacionado com a empresa mineira de S. Domingos, do qual fazem parte os vapores de rodas (rebocadores), *Isabel* e *Sarah* e um outro, do empresário Alonso Gomes, que explora a carreira fluvial no rio e que engloba o *Gomes I* e o *Gomes III*. Poderíamos lembrar a importância daqueles durante décadas, na condução dos veleiros que chegavam e partiam em busca das pirites. Com uma tonelagem apreciável e uma força (c/v) adequada para vencer as principais dificuldades impostas pelo rio, os vapores *Isabel* e *Sarah* atravessaram toda a segunda metade do século, tornando-se imagens mito [1] (ver Doc. nº 37). Os *Gomes* por seu turno, asseguraram o transporte no Guadiana, como carreira complementar da ligação marítima Lisboa - Vila Real de Santo António, do início do processo à década de 1890.

[1] Lembraríamos que a Tonelagem de Arqueação Bruta (TAB) é o "volume total interior do navio expresso e em unidades de 100 pés cúbicos ingleses (ou 2,832 metros cúbicos) isto é, em toneladas de registo ou de arqueação." (B. Amândio, 1989, p. 30).

Ao longo do século XIX a presença cada vez mais forte dos vapores implicou desde logo, a criação de um corpo especial de profissionais ligados à condução, controlo e salvaguarda dessas grandes e poderosas embarcações: os pilotos. Como instituição oficial os "Pilotos da Barra e Rio Guadiana" representaram a ligação do poder central a este curso de água fronteiriço, por vezes único contacto entre as companhias mineiras ou os armadores estrangeiros e a população local, mas os pilotos foram para esta última uma prova mais dos novos tempos que se viviam no rio. Um facto que não é inócuo, já que em torno da corporação e das importantes ligações que mantém no vale, viveu toda uma comunidade de famílias e de interesses.

1 - A navegação mineira

1.1- A evolução do tráfego fluvial mineiro (1848-1917)

Nos meados de Oitocentos a navegação no Guadiana encontrava-se resumida a um tráfego local, exclusivamente à vela e a remos e com poucas ligações ao exterior. A foz era um ponto de transbordo de gentes e de mercadorias, um ponto de partida para os poucos do interior que se aventuravam mais longe. Vindos de fora, eram raros os que procuravam o mundo do Guadiana pelo pouco que este tinha para oferecer. Tentando calcular o quanto se alterou essa vivência com o início da exploração mineira reconstituímos o movimento marítimo nos portos de Vila Real de Santo António e de Ayamonte e ao longo do rio [2]. Comentada já a história da ligação entre as minas e o Guadiana, analisaremos agora o tráfego no rio mas também os fluxos marítimos que partem da foz ou a ela chegam em busca dos produtos do interior. Uma outra escala (bastante mais vasta) sobre a qual se projecta o Guadiana oitocentista [3].

---

[2] Várias fontes possuímos, ainda que nenhuma delas suficientemente completa e segura mas, partindo dos *Mappas Geraes do Commercio de Portugal...*, completaremos lacunas e dúvidas, cruzando-as com o levantamento que efectuámos no Arquivo da Corporação de Pilotos de Vila Real de Santo António.

[3] Lassèrre comenta para o caso do São Lourenço, entre o Canadá e os Estados Unidos: "Au niveau de la géographie régionale, nous sommes en présence d'une grande route de circulation rectiligne, convoyant des flux où dominent largement les courants de transit à l'échelle continentale et intercontinentale, exerçant ainsi une function de porte permanente du continent depuis l'arrivée des Européens." (1984, p. 55).

a) A navegação sob a jurisdição portuguesa

Vila Real de Santo António era um porto tranquilo e de pequena dimensão no conjunto do litoral algarvio. Em 1848 as embarcações saídas dos seus cais foram 1.597, um terço das quais de bandeira espanhola e as restantes portuguesas, todas à vela e possuindo em média 5,5 t. Três anos depois as principais características mantêm-se, embora o número de embarcações saídas não atinja o milhar e a tonelagem média tenha subido para 7. Continuam a ser exclusivamente barcos à vela portugueses e espanhóis que frequentam o porto. Os números parecem pouco seguros: em 1855 o total de navios à vela saído foi de 480 com 11 toneladas/barco em média; no ano seguinte o valor total atinge 894 embarcações mas a média por navio é de 5,5 t. A presença da bandeira espanhola também oscila: 40% em 1851, 29% em 1855, 37% no ano seguinte.

Tendo em atenção o conjunto dos portos portugueses não são muitas nem particularmente importantes as ligações que Vila Real mantém em regime de cabotagem. Em 1851, Lisboa recebe 51% desse tráfego (TAB) saído do porto algarvio [4]. Os outros dois destinos são Setúbal e os portos do Alentejo (que representam apenas 1%) e os portos algarvios (48%), com especial destaque para Faro e Olhão. O trigo que desce o Guadiana é a principal mercadoria. Os navios que chegam repartem-se segundo as seguintes proveniências: Lisboa (35%), Esposende/Póvoa de Varzim (7%), Setúbal e portos alentejanos (4%) e portos algarvios (60%). Estes últimos contribuem com volumes de tráfego que diminuem com a distância a que se encontram de Vila Real: Lagos, 74 t; Portimão, 171 t; Faro, 191 t; Olhão, 275 t e Tavira, 290 t [5].

Os meados dos anos 50 são marcados pelo regular aparecimento dos vapores. Em 1855 saem em lastro (navegação de cabotagem) 6 pequenos vapores portugueses; no ano seguinte mais um vapor nessas condições e três outros com carga. A tonelagem média não vai muito além das 100-150 t [6]. Poucos anos passados a "Mason and Barry, Ld." inicia a extracção das pirites em S. Domingos e o seu escoamento pelo Pomarão. Os barcos sobem o Guadiana a carregar a matéria-prima. Os primeiros números oficiais que comprovam as

---

[4] "[...] pode [...] considerar-se com menor risco o indicador T.A.B. como medida aproximada do movimento marítimo de cada porto, embora ele seja provavelmente mais rigoroso para os de maior tráfego." (Maria Fernanda Alegria, 1985-b, p. 3). Recordamos que *arqueação* é a "medição de capacidade de um navio em toneladas de arqueação ou seja, 2.832 m3 cada uma, para efeito de pagamento de direitos." O *calado* é a "parte do navio que fica emersa." (A. Quaresma, 1989, p. 48).

[5] David Justino, I, 1988, Quadro 5.1.

[6] *Mappas Geraes do Commercio de Portugal.* Criticava Oliveira Martins a estatística portuguesa: "Além de escassos, os trabalhos estatísticos portuguezes não primam em geral pela perfeição." E acrescentava: "A luz que a estatística projecta sobre o estudo da construcção de um povo é intensa e ineluctavel. Os números têm força maior do que os syllogismos, a arithmetica póde mais do que a lógica." (1885, p. 111 e 113).

alterações datam de 1861, mas há todo o interesse em compará-los com os obtidos através da Corporação de Pilotos da Barra de Vila Real.

Número de navios no porto de Vila Real de Santo António, em 1861.

	Nº de navios	
	A	B
ALEMANHA	14	12
Hamburgo	1	--
Hannover	3	--
Lubeck	1	--
Prussia	8	--
Schwerin	1	--
BÉLGICA	7	4
DINAMARCA	4	4
ESPANHA	261	2
EUA	2	1
FRANÇA	10	12
HOLANDA	10	11
INGLATERRA	180	164
ITÁLIA	0	1
PORTUGAL	217	37
RUSSIA	1	1
SUÉCIA-NORUEGA	8	7
TOTAL	714	256

Nota: A - Com base nos *Mappas Geraes do Commercio de Portugal...*
B - Com base em PVR, *Livros de Caixa e Partilha...*, 1860 - 1867.

A comparação dos dados não é linear. Devemos lembrar que todos os navios indicados na coluna **A** se referem a veleiros e a um único vapor (inglês) de 472 m^3. Esta informação indica que nem todos os navios precisavam do serviço de pilotagem. O veleiro chegado de Hamburgo tem 102 m^3, o vindo de Schwerin tem 434 m^3, o russo 2.239 m^3. Os navios que escapam à contabilidade dos pilotos são os de pequena tonelagem (de bandeira portuguesa e espanhola), ainda que a estatística diga respeito ao movimento no rio e na barra.

No porto de Vila Real de Santo António é possível observar uma marcada ruptura no volume e constituição do tráfego no litoral, na barra e no rio. A diversidade das bandeiras presentes, o número de embarcações e a sua tonelagem modificam a vivência do porto modesto e tranquilo. Portugal e a Espanha que repartiam entre si as presenças detêm, em 1861, 67% do tráfego em número de navios, mas apenas 9% da tonelagem. Ao longo dos anos 60 os números não cessam de aumentar e bastará comparar 1861 e 1869 para avaliarmos essas alterações.

Embarcações saídas do porto de Vila Real de Santo António
em 1861 e em 1869 *

	Vela		Vapor	
	Nº	t	Nº	t
1861	236	15.723	1	167
1869	354	23.810	71	12.802

Fonte: *Mappas Gerais do Commercio de Portugal...*

* excluem-se as de bandeira portuguesa e espanhola

No aumento do número, da tonelagem, do tipo e da variedade de bandeiras dos navios há que referir em especial a presença do vapor, essa "revolução" no mundo do transporte, que chega também ao pequeno porto do Sul de Portugal.

Uma das possíveis análises do tráfego mineiro no Baixo Guadiana é a que tem por base a documentação da Corporação de Pilotos de Vila Real de Santo António. Dada a minúcia da fonte, recolhemos apenas de modo exaustivo os números mensais e anuais de navios que requereram serviços daquele corpo de profissionais, discriminados por nacionalidades. A nossa opção.prende-se com a representatividade da fonte: ela é um óptimo testemunho para a navegação mineira no rio, desde que esta coincida com a presença dos grandes vapores. Não é apenas na primeira fase do processo, no seu conjunto, que os navios à vela e de pequeno calado constituem a maioria do tráfego fluvial. Mesmo depois, são as embarcações de dimensão mais reduzida que continuam largamente a circular, e pelo conhecimento que têm do estuário e do rio, não necessitam piloto. Tal é o caso das de bandeira portuguesa ou espanhola. Bastará comparar valores para os anos 70, como fizemos para a década anterior: se excluirmos os barcos portugueses e os espanhóis, os números são próximos, e se os somarmos, os resultados são sintomaticamente distintos.

Navios saídos do porto de Vila Real de Santo António
em 1870, 1873 e 1876.

	A		B	
	1	2	1	2
1870	737	539	590	548
1873	762	347	376	332
1876	324	127	148	118

Nota: 1 - Total
2 - Excluindo Portugal e Espanha

A - *Mappas Geraes do Commercio de Portugal...*
B - PVR, *Livros de Caixa e Partilha...*

Reportando-nos exclusivamente aos totais anuais de navios, os números não tomam em atenção o tipo e a dimensão das embarcações, mas além da evolução destas características há que recordar a melhoria nas técnicas de navegação e da própria navegabilidade do Guadiana e da sua barra [7]. Uma imagem ilustrativa destes problemas está patente no quadro seguinte onde são comparados os números de navios estrangeiros saídos (com exclusão dos espanhóis), com o volume de minério exportado:

Número de missões de pilotagem em navios estrangeiros no rio Guadiana
e minério de cobre exportado pelo porto de Vila Real de Santo António
em 1871, 1880 e 1893.

	A	B
	Minério (t)	Nº de navios com piloto
1871	118.013	336
1880	178.314	228
1893	188.844	167

Nota: A - P.V. Sequeira, XV, 1884, p. 641 e *Commercio e Navegação...*
B - PVR, *Livros de Caixa e Partilha...*

O decréscimo do número de embarcações não significa assim queda do volume do minério exportado: o tráfego no rio pode ser menor porque os navios são maiores e o vapor domina cada vez mais.

Para avaliarmos a nossa decisão de excluir o tráfego marítimo do porto de Vila Real de Santo António [8] procurámos uma comparação entre a circulação na barra do Guadiana e a fluvial, da foz a Mértola. O movimento no porto de Vila Real prende-se com a pesca costeira e de alto mar (fornecedora da indústria conserveira daquela vila) bem como com a navegação de cabotagem abastecedora ou receptora do Algarve Oriental não directamente relacionado com o Baixo Guadiana [9]. Por estas razões esperávamos um incremento do movimento na barra pela viragem do século, em franca ligação com a navegação mineira. Daí a nossa escolha do período 1880-1915. Mas o aguardado não acontece tão linearmente.

[7] "Os barcos construídos em Portugal entre 1876 e 1885 tinham em média 77 t; o maior navio construído neste período, lançado à água em São Martinho do Porto, tinha 237 t. A tonelagem média dos navios estrangeiros de longo curso que saíram dos portos portugueses nas mesmas datas atingia entretanto 352 t. A construção naval portuguesa não acompanhava o avanço técnico da de outros estaleiros." (Maria Fernanda Alegria, 1985-b, p. 26).

[8] Minuciosamente estudado por Carminda Cavaco, II, 1976, p. 351 - 365.

[9] No início da I Guerra Mundial, Vila Real de Santo António detinha um lugar ímpar entre os portos exportadores algarvios destacando-se sem concorrência, quer no comércio estrangeiro, quer no nacional. Em 1914, Vila Real exportava 291.150 t para outros países e 14.013 t para portos nacionais, enquanto Faro apenas 13.927 t para o estrangeiro e Olhão 2.525 t para portos portugueses (Thomas Cabreira, 1918, p. 181).

Número de missões de pilotagem na barra e no rio Guadiana
entre 1880 e 1915.

	Barra nº	Rio nº	Rio %
1880	338	247	73,1
1885	236	82	34,8
1890	255	147	57,7
1895	282	196	69,5
1900	362	270	74,6
1905	326	236	72,4
1910	259	167	64,5
1915	190	127	66,8

O tráfego exclusivamente fluvial acompanha sempre de perto o da barra (entre 64% e 74%), excepto no período de crise do sector mineiro, entre 1885 e 1890. É marcante a importância que o tráfego do rio representa no conjunto da navegação (sob controlo dos pilotos) que circula pela foz do Guadiana.

A imagem da evolução do tráfego no rio de barcos que requereram pilotagem entre 1860 e 1917 é dada pela Fig. 87 [10]. O comentário resulta mais interessante ao ser complementado com a evolução dos valores de minério exportado [11] (Fig. 88). Passada a primeira década do estabelecimento da exploração mineira e da fixação dos circuitos do comércio marítimo, os anos 70 e a primeira metade da década seguinte são representados por um lento e progressivo decréscimo do número de navios, embora pontualmente com fortes oscilações, como é o caso positivo de 1870 (590 embarcações) ou o negativo de 1876 (148 embarcações). Momentos distintos comprovados por acontecimentos díspares. O pico de 1870 estará relacionado com o conflito franco-prussiano, enquanto a quebra de 1876 é consequência da crise económica nacional e internacional de 1875/76 [12], da catástrofe natural de Dezembro de 1876 mas, especialmente, do grande incêndio ocorrido na mina de S. Domingos que no ano anterior destruira parte das instalações.

Para uma exportação que até 1882 se manterá medianamente estável, a paulatina redução do número de embarcações só é explicável pelo aumento do calado dos navios. O

[10] Para os primeiros seis anos (1860/65) a fonte não distingue o tráfego da barra do fluvial; daí que, apesar de um não ser muito superior ao outro, nos abstenhamos de comentar esse breve período.

[11] O carácter do tráfego fluvial mineiro largamente condicionado por factores externos, é estudado para o caso do St. Laurence, por I. Brookes (1974, Cap. 8).

[12] Cfr. B. Carqueja, 1900, p. 181 e R. Ulrich, 1902, p. 204. "Na crise comercial 1875/76, em que o comércio de exportação e trânsito na Europa sofreu uma diminuição considerável, a tonelagem dos navios em lastro duplicou, no movimento dos portos ingleses" (A. Pereira de Matos, I, 1900, p. 92).

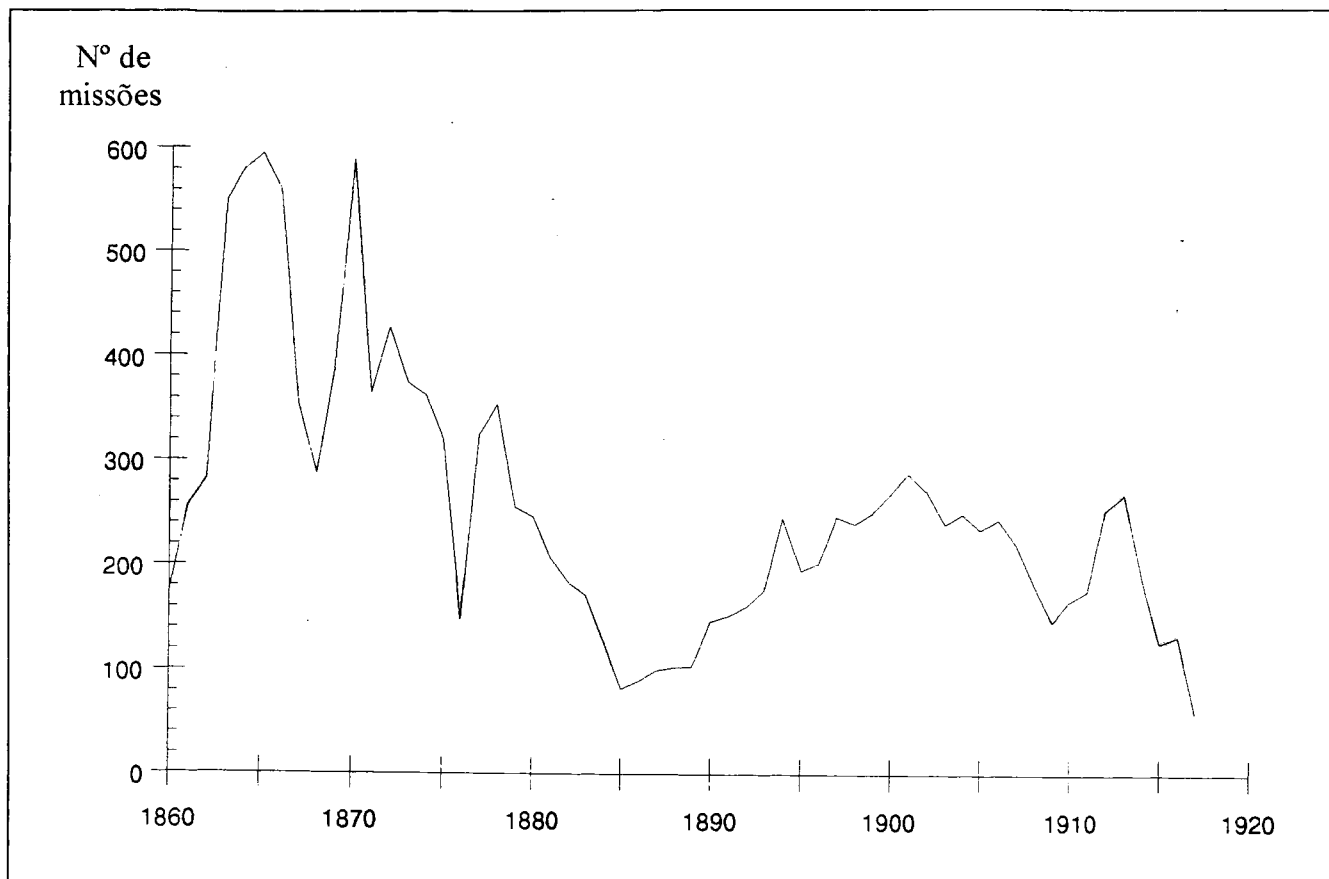
Fig. 87 - Evolução do tráfego fluvial do Guadiana entre 1860 e 1917 (embarcações em circulação com piloto da barra a bordo).

Fonte: PVR, *Livros de Caixa e Partilha* e de *Receita e Despesa*, 1860-1917.

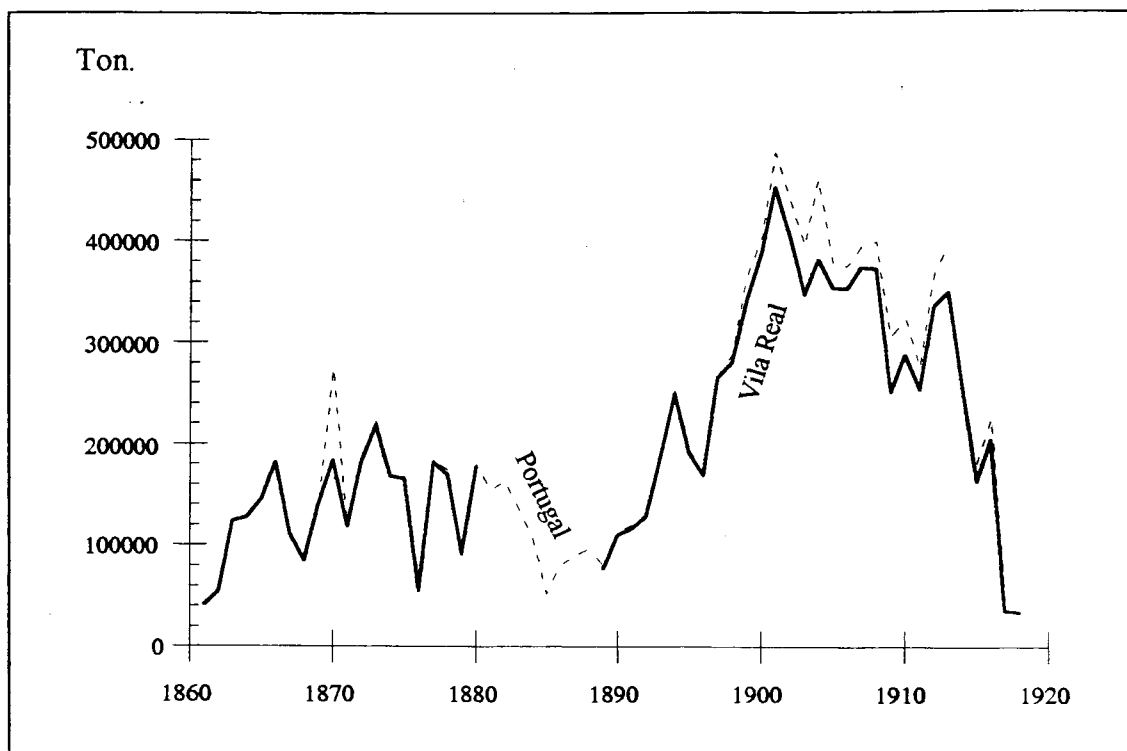
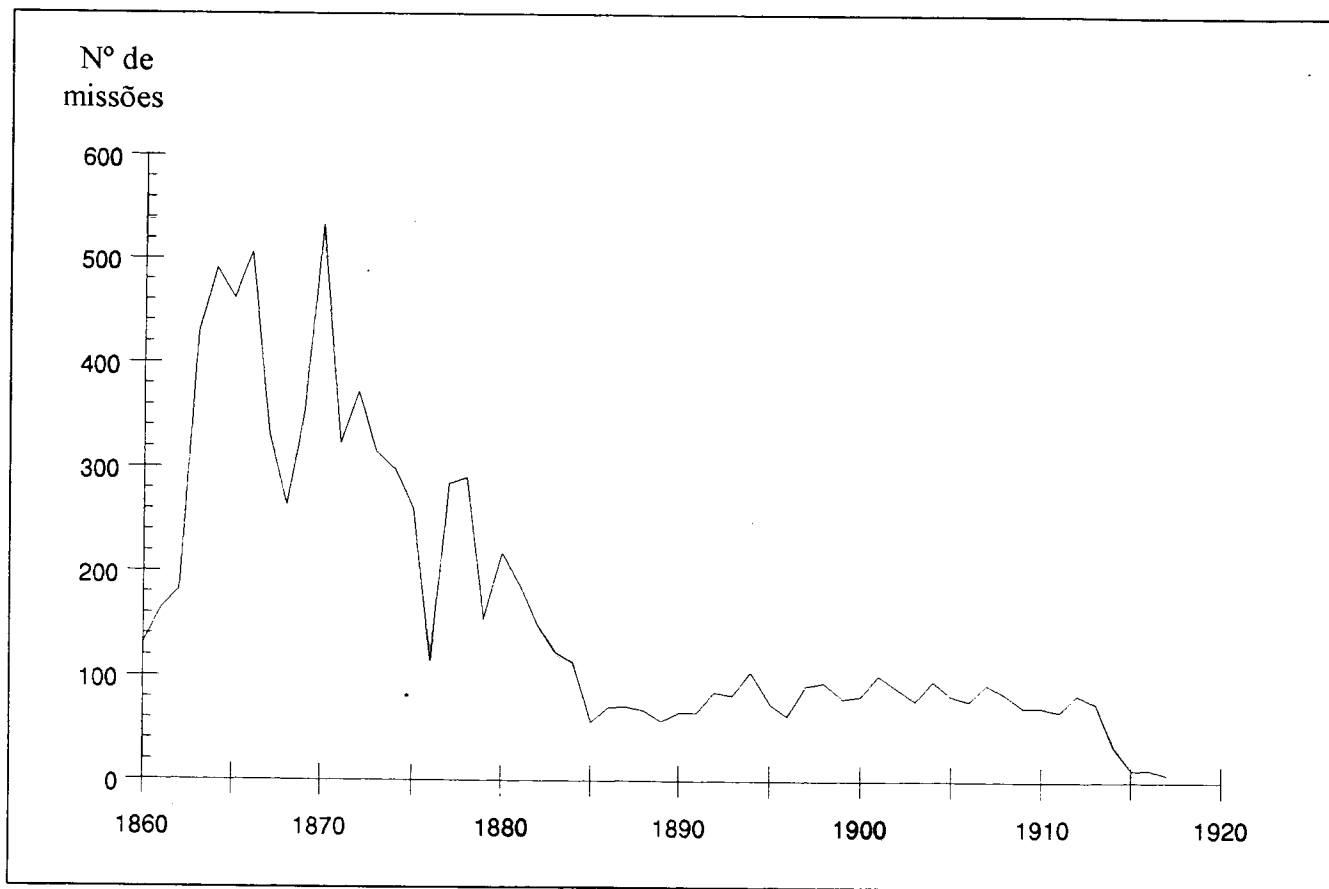
Fig. 88 - Evolução comparativa da exportação do minério de cobre português pelo porto de Vila Real de Santo António e pelo conjunto de portos do Continente, entre 1861 e 1917.

Fonte: M. H. Pereira, 1983, p. 233, *Boletim Commercial e Maritimo*, 1898-1918,
P. V. Sequeira, 1884, p. 661 e *Commercio e Navegação - Estatistica Especial*, 1897-1917.

Fig. 89 - Evolução do tráfego de navios ingleses no Guadiana, entre 1860 e 1917.

Fonte: PVR, *Livros de Caixa e Partilha* e de *Receita e Despesa*, 1860-1917.

vapor ganha também e cada vez mais rapidamente um marcante lugar nestes anos, em que a bandeira inglesa detém a esmagadora maioria das presenças: 90% em 1866, 89% em 1871, 90% em 1881. As evoluções do total de navios e dos navios ingleses (Fig. 89) quase se sobrepõem [13].

Porém, nestas duas décadas circulam no Guadiana outras bandeiras no transporte do minério (ainda que com reduzidos efectivos), destacando-se de entre elas: a francesa, a dinamarquesa e a espanhola. Com navios de calado médio, onde a vela tem ainda um papel importante, estas nacionalidades terão percursos diversos na evolução do tráfego no Guadiana. A França desaparecerá desde o início dos anos 80. A Dinamarca mais cedo (desde meados de 70), para aparecer mais tarde, juntamente com outras bandeiras nórdicas, na primeira década do nosso século [14]. A bandeira espanhola é um caso especial no Guadiana dos pilotos portugueses, como a bandeira portuguesa o é no caso dos pilotos espanhóis. A primeira realidade, com algum significado nas estatísticas da Corporação, entre o início da década de 60 e os finais da seguinte, relacionar-se-á com o pólo de atracção que representava o porto do Pomarão.

O ano de 1885 é um marco em todo o processo. A exportação do minério atinge então o valor mais baixo em quase 20 anos; o mesmo ocorre para o tráfego fluvial: apenas 82 navios pedem auxílio aos pilotos da barra e rio. Os preços do cobre nos mercados de Londres e de Hamburgo descem então a valores nunca antes alcançados. A explicação do que acontece prende-se com as profundas alterações nos processos e técnicas industriais relacionados com as pirites [15]. Lentamente o tráfego aumenta bem como as exportações, mas a hegemonia britânica entre as bandeiras presentes no Pomarão só se recomporá mais de vinte anos depois. A Alemanha ganha cada vez mais força na procura de matéria-prima e na utilização da sua frota comercial para este transporte.

[13] "No nosso caso, quando sabemos que a nossa exportação é feita quasi exclusivamente em navios estrangeiros e por via de casas commerciais inglezas, devemos também concluir que não constituem rendimento nosso, na sua maior parte, nem os fretes, nem os lucros dos géneros exportados." (Oliveira Martins, 1885, p. 119).

[14] Da importância das bandeiras nórdicas no comércio marítimo de Portugal dá conta M. Vieira da Silva ao enunciar os acordos diplomáticos existentes no início do século: "Actualmente, Portugal mantem apenas um accôrdo commercial com os Estados Unidos, declarações commerciaes com a Hollanda, Belgica e Dinamarca; tratados de commercio com a Hespanha e Noruega e a convenção commercial com a Russia. Embora nas denominações variem, na essencia não differem muito, havendo, porém, um único tratado verdadeiramente importante, que é o negociado com a Hespanha." (1906, p. 192).

[15] Desde o início dos anos 70 que os irmãos Solvay trabalhavam num novo processo para obtenção de carboneto de soda, elemento essencial no fabrico de múltiplos produtos e até então obtido pelo método Leblanc a partir das pirites de ferro e cobre. A concorrência das firmas Solvay começa a ser muito forte pelo final da década, frente ao império Leblanc que controlava o sector em vários países. Nos anos seguintes as consequências em cadeia não se fizeram esperar. Crise profunda donde surgirá uma outra realidade (cfr. D. Avery, 1985, p. 151).

Navios ingleses, alemães e noruegueses no porto de Vila Real de Santo António em 1890, 1895, 1900 e 1905.

	Inglaterra	Alemanha	Noruega
1890	45%	34%	1%
1895	38%	53%	1%
1900	30%	52%	10%
1905	35%	42%	12%

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatística Especial.*

Será agora interessante comparar a evolução anual da totalidade dos navios em circulação no Guadiana com a dos barcos ingleses, por um lado, e dos alemães e dos noruegueses, por outro. Entre 1886 e 1913, o número de navios ingleses que navegam no Guadiana apresenta uma notável uniformidade, rondando os 80 navios/ano. O calado médio contudo, não mantém esse carácter de estabilidade: em 1883, 520 m³; em 1893, 760 m³; em 1913, 1.120 m³.

A bandeira alemã é em larga medida a responsável pelas alterações na evolução geral do tráfego no rio, entre 1885 e 1910, atingindo os valores mais elevados em 1900 e em 1901, 140 navios e 144 em 1902 [16]. Supondo algumas semelhanças nas características técnicas das marinhas de comércio inglesa e alemã, elas não se reflectem claramente nos vapores presentes no Pomarão. Como veremos, os seus circuitos marítimos são distintos, como distintas são as suas missões. Os navios alemães que circulam no Guadiana aumentam mais lentamente de calado. Eles possuem em média 730 m³ em 1883 e 970 m³ em 1913.

A marinha mercante norueguesa surge tardiamente no Guadiana. Só a partir de 1895 esse tráfego começa lentamente a aumentar: em 1900 serão 26 os navios que sobem o rio; em 1910, 55; em 1913, 99. Nesta última data o calado médio é de 760 m³, pouco mais que o de bandeira alemã chegado 40 anos antes. Mas são os noruegueses que ultrapassam dificuldades para as quais os outros nem sempre estão capacitados. Tirando partido da sua neutralidade, circulam entre os beligerantes: em 1916 visitam o Pomarão, 95 navios sob essa bandeira, quando a presença dos principais interessados no minério é mínima [17].

---

[16] A propósito da evolução das relações comerciais entre Portugal e a Alemanha comenta o *Bulletin du Musée Commercial*, de Bruxelas, em Janeiro de 1888: "La diminuition dans les importations de l'Angleterre s'explique par le développement de l'industrie et de la marine marchande d'autres pays. [...] L'Allemagne, qui a conquis la plus grande partie du terrain perdu par la France et l'Angleterre, avait, avant 1870, des relations commerciales insignifiantes avec le Portugal [...] En 1872, l'augmentation a commencé et a fait de si rapides progrès, qu'en 1885 le total des importations allemandes a été de 17.500.000 francs." (32, 14 de Janeiro de 1888, p. 625).

[17] Cfr. *Sobre o comercio e navegação em Portugal...* [1916].

Fig. 90 - Evolução do tráfego de vapores ingleses e alemães de longo curso, saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António, entre 1881 e 1917.

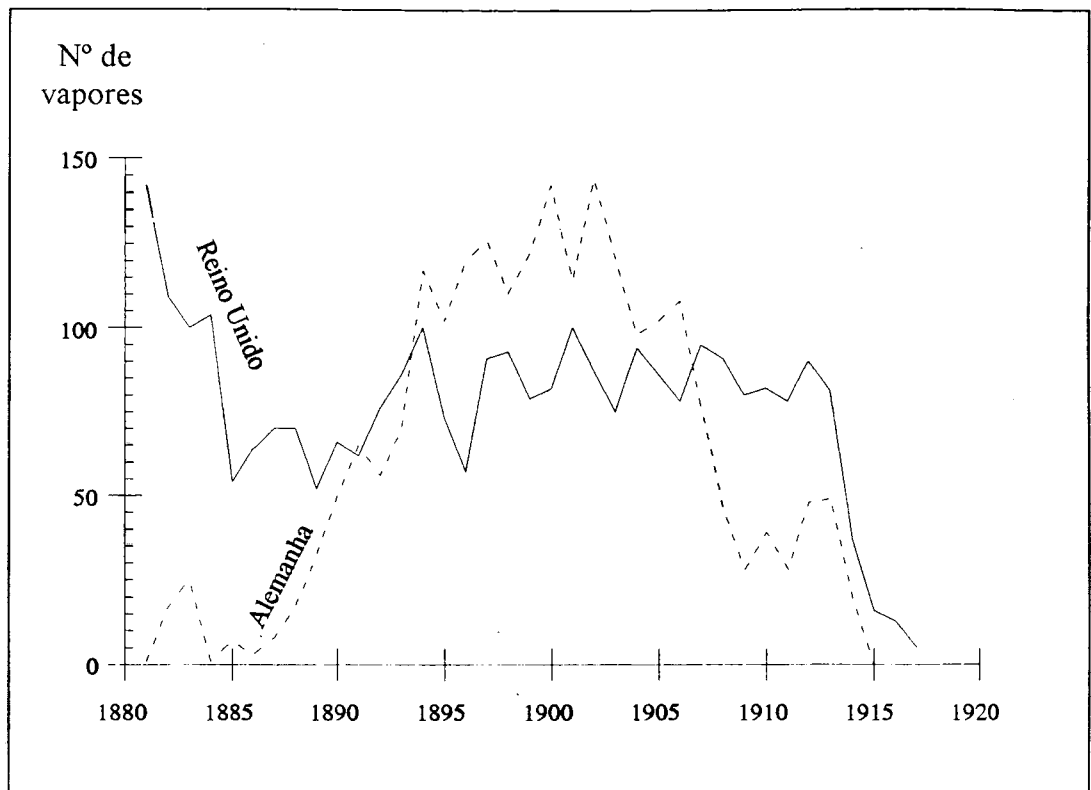



Fig. 91 - Evolução da tonelagem (TAB) total anual dos vapores ingleses e alemães de longo curso, saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António, entre 1881 e 1917.

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatistica Especial*, 1897-1917.

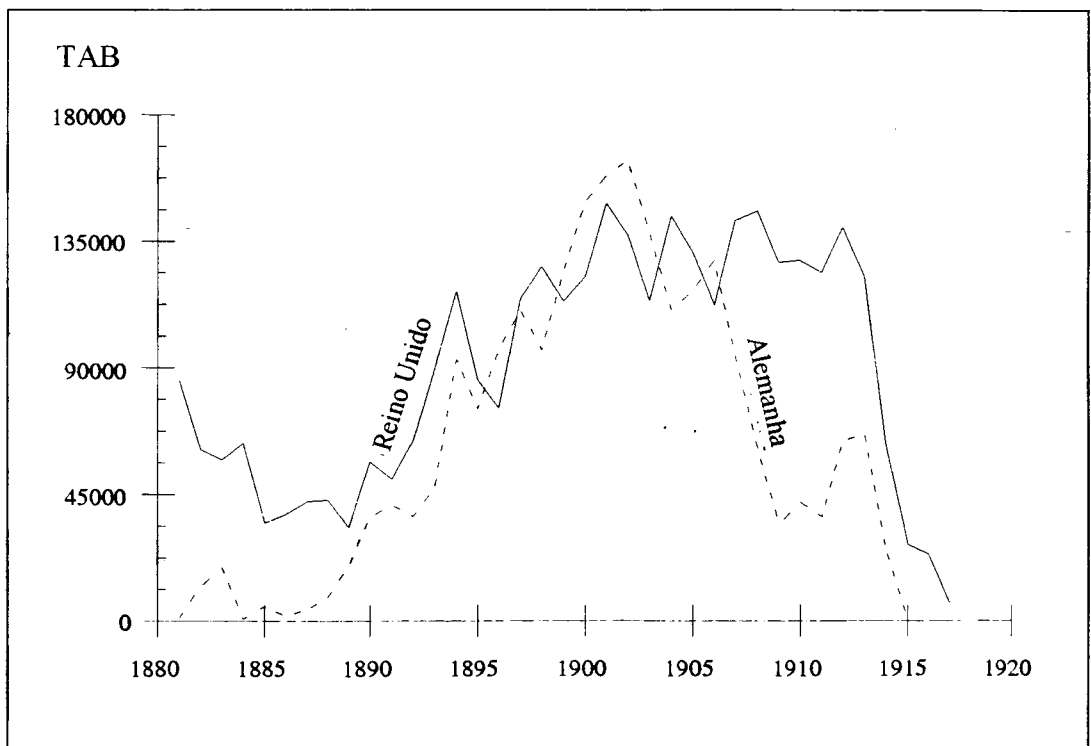



Fig. 92 - Evolução do tráfego de vapores noruegueses, suecos e dinamarqueses de longo curso, saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António, entre 1881 e 1917.

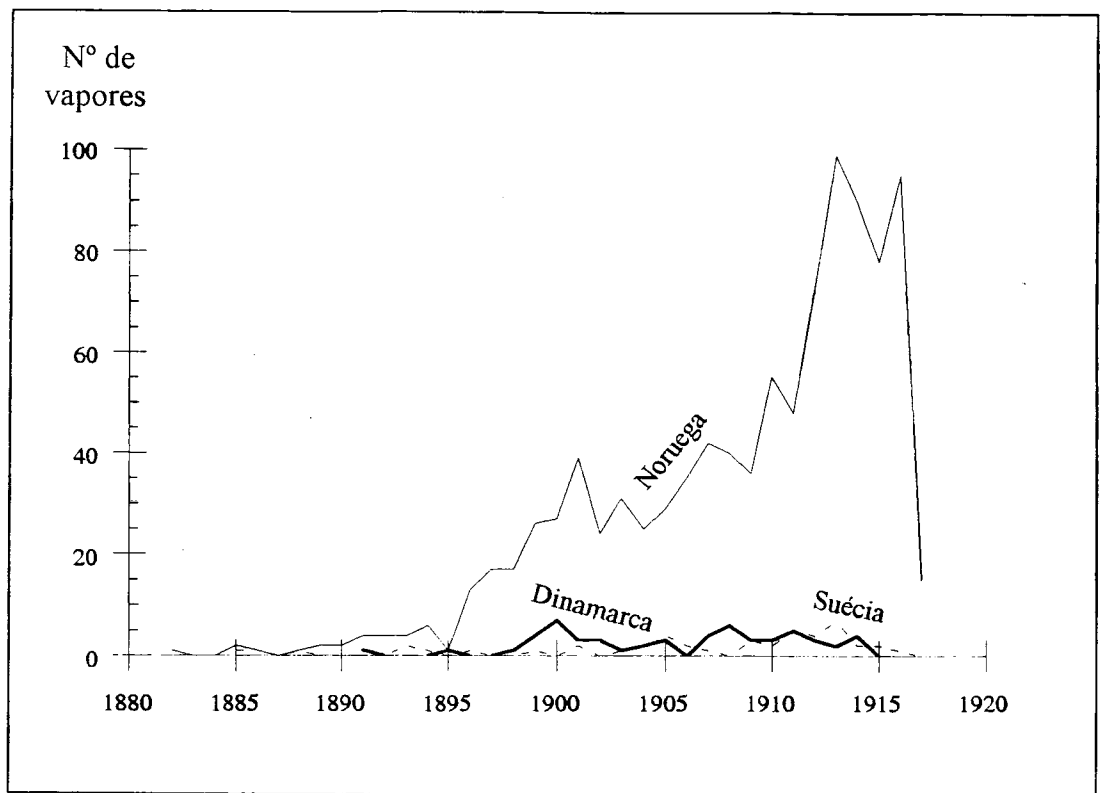
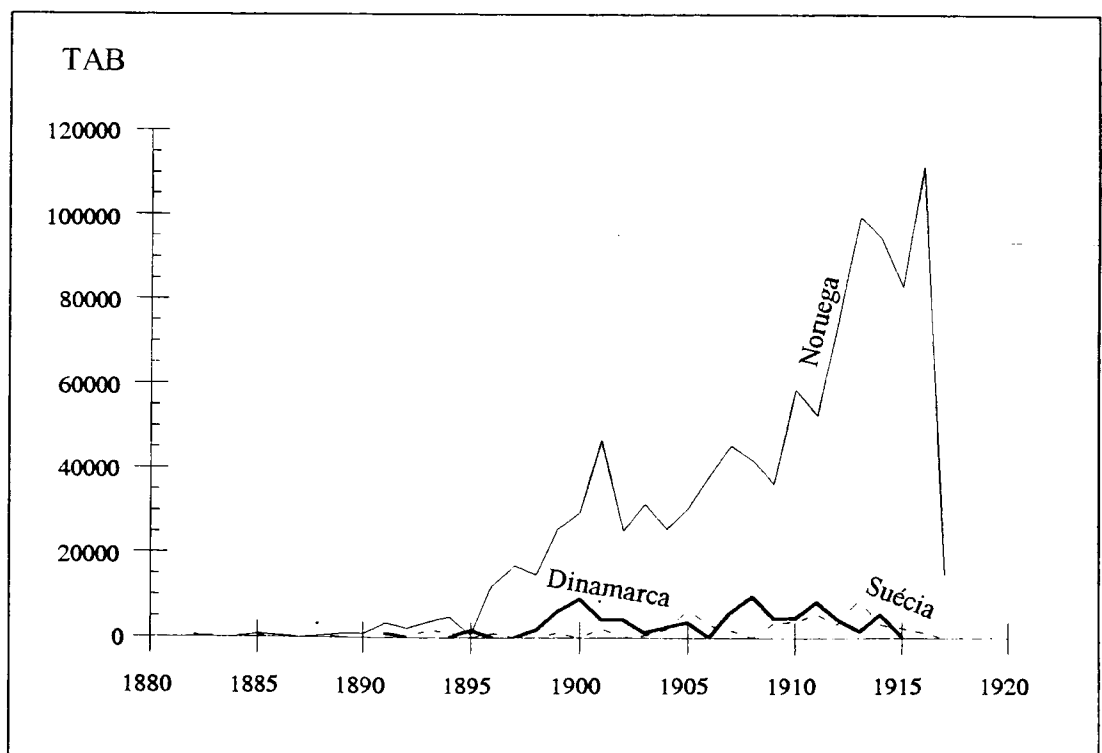



Fig. 93 - Evolução da tonelagem (TAB) total anual dos vapores noruegueses suecos e dinamarqueses de longo curso, saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António, entre 1881 e 1917.

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatistica Especial*, 1897-1917.

Com base nas estatísticas de *Commercio e Navegação*, desde o início dos anos 80 existem valores sobre o tráfego no porto de Vila Real de Santo António [18], que representámos graficamente: número de vapores de longo curso, saídos com carga e respectiva tonelagem, segundo as principais bandeiras.

O confronto entre navios ingleses e alemães (agora apenas vapores) é mais fácil de visualizar (Fig. 90). Se em número de navios, a marinha alemã ultrapassa a inglesa apenas num breve período de tempo (1894-1907), tomando em consideração a evolução das respectivas tonelagens, a presença alemã fica reduzida (Fig. 91). A curva da evolução da "tonelagem alemã" acompanha de perto a inglesa entre 1890 e 1906 (com "picos" claramente superiores em 1901-1902), enquanto o número de navios ingleses se mantém estacionário, o que confirma uma vez mais a distinta tonelagem média de uns e de outros. Entre 1906/1907 e a I Guerra Mundial a redução da marinha mercante alemã em Vila Real é muito forte, especialmente se comparada com a inglesa, quer em número de vapores, quer nas tonelagens.

Os gráficos referentes à marinha de comércio norueguesa (Fig. 92 e 93) apenas possibilitam uma análise mais detalhada dos aspectos já referidos como o da sua presença significativa desde 1895 e, a partir dessa data, o crescimento rápido até 1913, quer do número de vapores, quer em tonelagem envolvida. Aliás, as curvas que representam as duas evoluções são em tudo semelhantes, o que denota a persistência das características dos navios noruegueses, em especial, a sua tonelagem média. Por fim, uma palavra sobre as marinhas de comércio sueca e dinamarquesa no porto de Vila Real: com um tipo de navios semelhante aos noruegueses, apenas as lembramos para comprovar a sua reduzida importância na foz do Guadiana e no transporte do minério de S. Domingos.

Na evolução geral (Fig. 87), as quebras de tráfego após 1907, podem ser o resultado dos anos inseguros da implantação do regime republicano em Portugal mas são, sobremaneira, causa da forte e demorada queda dos preços das pirites nos mercados internacionais, entre 1908 e 1911. Os acontecimentos político-militares e a vigilância da fronteira serão responsáveis em parte, pelo breve período de "alta" na evolução do tráfego no Guadiana, entre 1911 e 1915, já que o número médio de navios de bandeira portuguesa que rondava a dezena, aumenta cerca de quatro vezes. Mas grande parte das embarcações nacionais recenseadas na estatística ligavam o Pomarão ao Barreiro, fornecendo directamente

[18] A importância da exportação do minério de S. Domingos no tráfego marítimo de Vila Real é posto em evidência por Maria Fernanda Alegria: "Este último [o porto de Vila Real] tem de ser, todavia, considerado um caso particular, não devendo ser integrado com significado semelhante na estrutura da organização portuária portuguesa, dada e especificidade da composição do seu tráfego - o minério das minas de São Domingos. De facto, a correlação entre a exportação de minério de cobre (toneladas) e as embarcações saídas em carga (TAB) é de 0,93 neste porto." (1985-b, p. 20).

a primeira grande unidade industrial do sector químico português, produtora de fosfatos, a Companhia União Fabril.

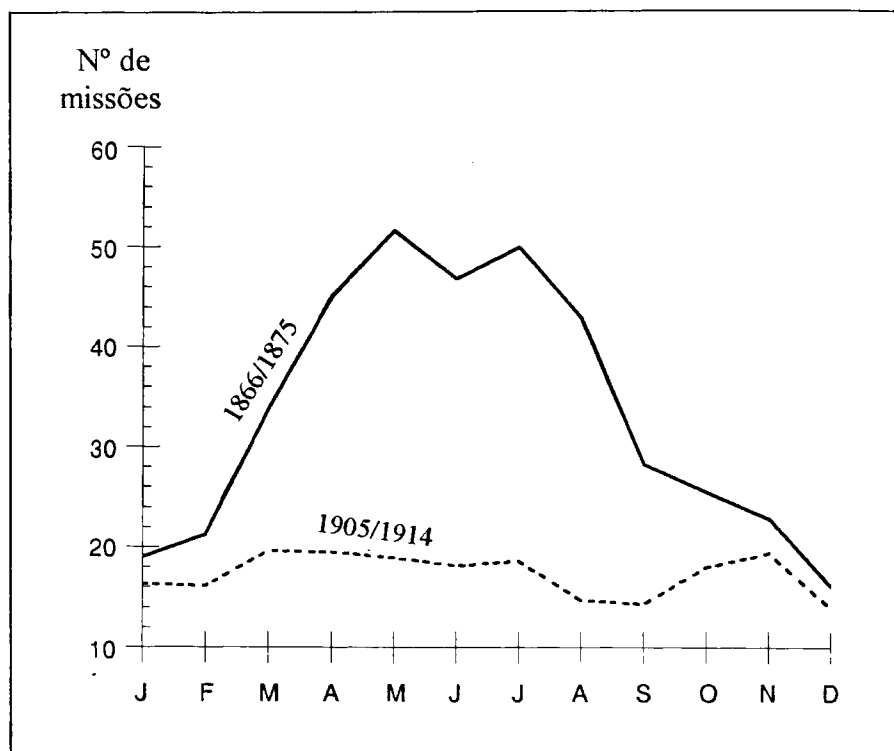
Finalmente, com o objectivo de avaliar intensidades de tráfego fluvial efectuámos diversos cortes temporais ao longo do período em estudo. Em primeiro lugar selecionámos três quinquénios - um de fraca, um de média e um de forte intensidade de tráfego - calculando os valores médios do número de navios por mês e por ano.

	1870-1874	1885-1889	1899-1903
Média mensal	35	8	22
Média anual	425	96	265

Embora os valores mensais e anuais sejam bastante distintos, a mais importante ideia a reter é a de que ao longo do ciclo do minério, os pilotos guiavam em média um navio mineiro por dia nas águas do Guadiana. Em segundo lugar, com vista ao estudo da variação mensal do tráfego calculámos médias mensais de navios para duas décadas espaçadas no tempo em análise: 1866-1875 e 1905-1914 [19]. A nossa atenção concentrou-se na relação entre a evolução do tráfego ao longo do ano e as alterações da navegação: a passagem da vela para o vapor, o aumento do calado, as inovações técnicas na prática de navegar. Consideremos a Fig. 94 onde se representa o número médio de missões de pilotagem, por mês, ao longo do ano, nos dois períodos. A configuração da curva estabelecida para 1866-1875 é na prática o inverso da curva do caudal mensal do rio. Durante o semestre húmido, quando a probabilidade de ocorrência de cheias aumenta, o número médio de navios é mínimo (16 em Dezembro). Entre Abril e Agosto esses valores elevam-se cerca de três vezes (em média, 52 navios em Maio e 50 em Julho). A evolução correspondente para 1905-1914 é de um marcado equilíbrio. A amplitude de variação média é pequena: de 14 navios/mês em Dezembro para 20 em Março. As ligeiras quebras que ocorrem nos meses de extrema estiagem (Agosto-Setembro) e de possíveis cheias (Dezembro a Fevereiro) nada têm de comparável com a marcada curva correspondente a 1866-1875. Confirma-se, assim, a ideia de uma regularização na distribuição mensal dos navios em circulação, em função das alterações das condições de navegabilidade no Guadiana e dos melhoramentos técnicos dos barcos [20].

[19] As médias decenais permitem o esbater das alterações da circulação no rio ligadas aos problemas da oferta e procura do minério, dos acidentes físicos excepcionais e de acontecimentos políticos.

[20] Comenta E. Haites *et al.* sobre a evolução da frota fluvial americana na primeira metade do século XIX: "The major improvments in

Fig. 94 - Ritmo anual do tráfego médio de navios no Baixo Guadiana português, em 1866/75 e 1905-1914.

Fonte: PVR, *Livros de Caixa e Partilha* e de *Receita e Despesa*, 1866/75 e 1905-1914.

b) A navegação sob a jurisdição espanhola

Face aos problemas metodológicos levantados pelas estatísticas oficiais sobre o movimento marítimo dos portos espanhóis, donde avultam os critérios díspares sobre tipos de embarcações, tipos de percursos, de mercadorias transportadas, etc., tentámos uma análise com base nas fontes existentes nos arquivos locais [21]. O Archivo Municipal de Ayamonte conserva entre os seus *legajos* um precioso conjunto de livros referentes às entradas e saídas de embarcações do porto, que se reportam, infelizmente, apenas a dois curtos períodos dentro do âmbito temporal estudado: as décadas de 60 e de 80 do século XIX [22]. Os problemas internos deste corpo de fontes também não são poucos. Os critérios para o arrolamento das embarcações nem sempre são os mesmos (tonelagem, tipologia), nem todas as informações pedidas apresentam resposta (nacionalidade, tripulação, proveniência ou destino, etc.) e, muitas vezes, não se discrimina claramente o tráfego fluvial do exclusivamente marítimo [23].

O nosso objecto de estudo é exclusivamente o tráfego fluvial ao longo do Guadiana deixando de lado, quer o da foz (Ayamonte-Vila Real de Santo António), quer o marítimo. Retivemos toda a informação sobre percursos de embarcações que tocando em Ayamonte se dirigem ou provêm dos portos fluviais do Guadiana. Estudando as saídas para esses portos preocupámo-nos com as origens das viagens; analisando as saídas de Ayamonte, dos que chegam desses portos, assinalámos os destinos. Comparemos antes de mais, a relação entre o movimento total de saídas e o das saídas de navios que descem o rio carregados de minério.

---

steamboating were an increase in the carying capacity per measured ton, a lengthening of navigation reason, and a fall in time required for cargo collection and passage. [...] river improvments both lengthened the navigation season and, together with the development of a steamboat inspection system and the improved skills of captains and crews, increased safety and lowered insurance rates." (1975, p. 72). Qualquer destas alterações a confirmamos para o caso do Guadiana.

[21] Em Ayamonte, o porto controlador de todo o movimento fluvial do Baixo Guadiana espanhol, é apenas possível ter acesso ao Archivo Municipal. Os núcleos documentais da Alfândega, da Capitania, das companhias marítimas, dos pilotos, todos por razões diversas desapareceram. Ver sobre os diversos arquivos históricos andaluzes V. Cortes Alonso, 1978.

[22] Para as entradas, os anos de 1860-1868, 1883-1886, 1888-1889 e 1896-1898 e, para as saídas, os de 1860-1867, 1870, 1883-1886 e 1889. Embora os títulos na maioria dos livros refiram apenas *entrada* ou *salida*, a existência e utilidade prendia-se directamente com o controlo sanitário do movimento marítimo. Alguns dos volumes dirão *Sanidad Maritima - Libro anual de entrada de buques...*

[23] A entrada do navio no porto de Ayamonte pode ter como proveniência um porto marítimo nacional (espanhol), estrangeiro ou algum dos portos fluviais do Guadiana (La Laja ou Sanlúcar de Guadiana) e, naturalmente, Vila Real de Santo António. O navio sai, tendo por destino qualquer de um destes pontos. Não é fácil confirmar se o funcionário anotou metódica e correctamente todo o processo de um navio estrangeiro que se dirige ao interior do rio a carregar minério. Por exemplo, o vapor "entra" em Ayamonte em lastro vindo de Marselha, "sai" para La Laja a carregar minério, "entra" no dia seguinte, vindo de La Laja e "sai" com destino a Glasgow. Nem sempre tudo ficou nos *Livros de Sanidad*, daí que os nossos números, os nossos tratamentos estatísticos e, em especial, as nossas conclusões devam ser vistas apenas como indicações, a comparar com as estatísticas oficiais e a confrontar com fontes indirectas que nem abundam, e nem são, elas próprias, seguras e minuciosas. Sobre alguns aspectos metodológicos do estudo geográfico dos portos espanhóis ver F. Martinez Roda, 1981.

Navios saídos do porto de Ayamonte entre 1860 e 1889.

	Navegação fluvial	Navegação fluvial mineira	
	Nº de navios	Nº de navios	TAB
1860	153	36	5.296
1861	108	26	2.951
1862	155	51	6.050
1863	121	34	3.293
1864	118	37	4.822
1865	116	29	4.212
1866	113	23	3.748
1867	150	43	5.889
-	-	-	-
1870	64	12	1.690
-	-	-	-
1883	200	13	5.689
1884	147	22	10.591
1885	197	26	12.855
1886	198	20	8.267
-	-	-	-
1889	199	27	15.709

Fonte: AMA, [*Livros de salidas de buques*], Legajo 556.

Em média o número de navios mineiros saídos representa 20% do total, que considera o tráfego ascendente e descendente. No tráfego total (ascendente e descendente) esse valor será pois de aproximadamente o dobro (40%). Porém, mais do que o número de embarcações interessa a tonelagem envolvida. No caso dos navios mineiros deve rondar valores entre os 80% e os 90%, em relação à tonelagem total do tráfego fluvial. Em 1863, por exemplo, a tonelagem dos navios mineiros que saíram do porto de Ayamonte para o alto mar foi de 3.293 t (representando em tráfego ascendente e descendente, 6.586 t), quando o total foi de 8.090 t. Para 1883 esses valores serão ainda mais extremos: 11.378 t em 12.164 t, ou seja, perto de 94%. Comparemos alguns destes valores com os fornecidos pelas estatísticas oficiais. Efectuámos cortes temporais de 5 em 5 anos, retendo os dados sobre os navios estrangeiros saídos com carga do porto de Sanlúcar de Guadiana. A fonte informa-nos também sobre os totais de TAB (tonelagem de arqueação bruta) e de carga.

Navios estrangeiros saídos com carga de Sanlúcar de Guadiana
entre 1857 e 1887.

	Nº de navios	TAB	Tonelagem de carga
1857	1	36	8
1862	48	5.550	7.027
1867	36	7.809	6.931
1872	18	2.108	3.132
1877	6	575	540
1882	7	1.213	987
1887	13	5.899	9.975

Fonte: *Estadistica General del Comercio Exterior.*

Os números possíveis de confrontar nas duas fontes (a manuscrita e a impressa) confirmaram-se para década de 60. Eles não estarão tão próximos no que se refere aos decénios seguintes. Os 34 navios citados pela *Estadística General* em 1862 podem ser discriminados nos *Legajos*: 18 ingleses, 6 franceses, 3 holandeses, 2 americanos e 1 grego. As restantes 17 embarcações mineiras são de bandeira espanhola e dirigiam-se ao porto de Huelva. Elas representam em 1862, 33% dos navios mineiros saídos pelo Guadiana, porém, em tonelagem, apenas 8%. Essa presença da bandeira espanhola no processo decairá ainda mais nos anos seguintes.

Quanto à evolução geral das saídas ela não é fácil de visualizar pelas interrupções frequentes nas já curtas séries, a mais grave das quais é a referente aos anos 70. Para este período possuímos apenas os dados oficiais que indiciam uma quebra acentuada no tráfego, quebra essa que atinge os primeiros anos da década de 80. Comparando *grosso modo* as décadas de 60 e de 80, vemos aumentarem os valores totais de saídas que se referem às pequenas embarcações, em especial às de bandeira espanhola. O movimento e a vida no rio aumentaram visivelmente, o que se relaciona em larga medida com a exploração mineira. Pelo contrário, o número de navios mineiros diminuiu: a média dos anos 60 rondava os 35 navios, a dos anos 80 é de cerca de 22. Diminuiram os navios mas aumentou a tonelagem para mais do dobro: ela era em média de cerca de 4.500 toneladas/ano na década de 60 e passou para as 10.600 toneladas na década de 80.

Retenhamos agora os dois anos - 1863 e 1883 -, que apresentam valores mais próximos da média de cada década, como exemplos a comparar entre os inícios das explorações mineiras na área e uma fase de instalação e de exportação mais segura. Os primeiros números serão para provar o já citado incremento da vida fluvial neste Baixo Guadiana espanhol, com uma larga contribuição das pequenas embarcações nacionais. Entre

1863 e 1883 o número total de saídas aumenta (já o haviamos visto) de 121 para 200, assim como a tonelagem total, de 8.090 t para 12.164 t. Porém, diminuindo o número dos grandes navios e aumentando o dos pequenos, o cálculo da tonelagem média/barco não tem qualquer sentido. Há que inventariar as nacionalidades presentes.

Número e nacionalidade dos navios saídos do porto de Ayamonte em 1863 e em 1883.

	Nº de navios	
Nacionalidade	1863	1883
Inglaterra	49	23
Espanha	70	174
Dinamarca	1	0
Noruega	1	1

Fonte: AMA, [*Libros de salidas de buques*], Legajo 556.

A tonelagem média dos navios ingleses aumentou de 134 para 446 t e as suas tripulações passaram de 7 para 15 homens/barco, enquanto que a tonelagem média das embarcações espanholas diminuiu das 23 t em 1863 para 7 t em 1883. A distribuição das "saídas " ao longo dos meses do ano, sofreu algumas alterações:

	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.
1863	5	6	7	15	21	37	13	6	3	2	4	2
1883	16	5	5	13	17	15	10	29	21	25	28	15

Em 1863, com a maioria das embarcações utilizando ainda a vela, é visível a importância das condicionantes fisicas (climáticas e hidrológicas): são os meses de Abril a Julho que contam com maior tráfego fluvial. Para 1883, só nos meses de maior variabilidade nos caudais do rio e consequentemente maior insegurança - Dezembro a Abril - se observam quebras no tráfego. O leque de meses com largo movimento fluvial alarga-se substancialmente. Apesar dos distintos critérios adoptados nas fontes de um período para o outro, vejamos agora os produtos transportados segundo as diversas bandeiras em 1863 e em 1883.

Número de navios saídos do porto de Ayamonte em 1863 e em 1883
segundo as respectivas bandeiras e carga transportada.

	1863				
	Inglaterra	Espanha	Dinamarca	Noruega	Total
Minério	20	12	1	1	34
Lastro	29	22	0	0	51
Cevada	0	3	0	0	3
Palha	0	3	0	0	3
Art. comércio	0	11	0	0	11
Madeira	0	1	0	0	1
Farinha	0	4	0	0	4
Açúcar	0	1	0	0	1
Diversos	0	4	0	0	4
Carvão	0	4	0	0	4
Carne seca	0	3	0	0	3
Fruta	0	2	0	0	2

	1883			
	Inglaterra	Espanha	Noruega	Total
Minério	12	0	1	13
Lastro	11	126	1	138
Cevada	0	14	0	14
Madeira	0	2	0	2
Farinha	0	5	0	5
Açúcar	0	2	0	2
Diversos	0	20	0	20
Sardinha	0	1	0	1
Cal	0	1	0	1
Arroz	0	1	0	1

Fonte: AMA, [*Libros de salidas de buques*], Legajo 556.

Sobre as diversas mercadorias que sobem ou descem o rio falaremos no capítulo dedicado ao tráfego comercial não mineiro, mas é evidente que são as pequenas embarcações espanholas que em exclusivo a ele se dedicam. O que nos interessa reter é o movimento mineiro e esse é feito maioritariamente por navios estrangeiros. Em 1863 a desproporção é acentuada: 20 navios em 34 são ingleses e os 12 espanhóis envolvidos no transporte são de pequenas dimensões e dirigem-se a Huelva. Em tonelagem essa realidade é mais evidente. Os 20 navios ingleses representam 2.525 t, que somadas às 260 t dos vapores dinamarqueses e noruegueses, totalizam 2.785 t. Ficam para os navios mineiros espanhóis 508 toneladas (15%), o que em média representa 42 toneladas/navio. Em 1883, dos 13 navios que saem a barra, com minério, 12 são ingleses e 1 é norueguês.

Mais do que a tonelagem dos navios, interessava-nos saber o volume de minério

transportado, já que as estatísticas oficiais e os diversos estudos sobre o fenómeno mineiro na província de Huelva, ao longo do século XIX, são quase omissos sobre os minérios comercializados pelas minas que exportavam via Baixo Guadiana. Nas nossas fontes essa é uma das informações menos anotada pelos funcionários municipais. Apenas surge para os primeiros anos e sem carácter sistemático, nem aparentando cuidada atenção. A título de exemplo deixamos a lista de 12 (dos 36) navios saídos do porto de Ayamonte com minério a bordo, em 1860. São esses os únicos que incluem os valores da matéria-prima transportada:

Nacionalidade	Destino	Tonelagem	Minério (toneladas)
Inglesa	Newcastle	290	600
Noruegesa	Newcastle	133	480
Portuguesa	Newcastle	?	500
Inglesa	Glasgow	106	433
Inglesa	Newcastle	109	320
Portuguesa	Newcastle	169	448
Inglesa	Cuillin	117	394
Inglesa	Glasgow	76	244
Inglesa	Newcastle	265	396
Inglesa	Liverpool	154	450
Inglesa	Newcastle	261	690
Inglesa	Newcastle	134	440

Embora não haja qualquer indicação, parte das embarcações envolvidas seria ainda à vela e a sua tonelagem era reduzida. Com base em cálculos de aritmética simples poderíamos dizer que em média um navio de 150 TAB transportaria 400 t de minério [24].

Os portos de destino são uma das mais importantes informações geográficas que recolhemos. Quisemos por um lado, comparar os dados respeitantes às duas datas que nos têm vindo a servir de referência - 1863 e 1883 - e, por outro, manter (numa primeira leitura) todo o volume de "saídas", o que contempla o tráfego mineiro e o não mineiro, ascendente e descendente no Guadiana.

---

[24] Dois reparos à lista. O primeiro é que embora na maioria das vezes apenas se refira "minério" como produto transportado (e supomos tratar-se de pirites não transformadas), casos há em que a carga é manganés. O segundo prende-se com a nacionalidade portuguesa das duas embarcações envolvidas no tráfego. São os navios *Luso* e *Fé* dirigidos pelos comandantes Luis Nunes dos Santos e António Pinto Campos, respectivamente, que se dirigem ao porto inglês de Newcastle. Possuímos mais informações sobre navios de bandeira portuguesa implicados no transporte do minério espanhol a mais interessante das quais respeita a um ex-vapor alemão naufragado em 1916: "O vapor alemão *Ralandsech* apresado pelo Governo portugês que lhe puzéra o nome de *Mira*, afundou-se no dia 29, a 80 milhas do cabo Finisterra, por ter chocado com o vapor *Arundio*. O *Mira* ia carregado de minério de Huelva para Gorston." (*O Povo do Algarve*, 7 de Novembro de 1916, p. 3).

Número de navios saídos do porto de Ayamonte em 1863 e em 1883
segundo as respectivas bandeiras e destinos.

	1863				
Destinos	Inglaterra	Espanha	Dinamarca	Noruega	Total
Dublin	4	0	0	0	4
Newcastle	10	0	1	1	12
Liverpool	6	0	0	0	6
La Laja	8	1	0	0	9
Sanlúcar G.	21	43	0	0	64
Huelva	0	16	0	0	16
Cádiz	0	8	0	0	8
Cartaya	0	1	0	0	1

	1883			
Destinos	Inglaterra	Espanha	Noruega	Total
Ipswich	7	0	1	8
Newcastle	5	0	0	5
La Laja	9	1	1	11
Sanlúcar G.	2	173	0	175

Fonte: AMA, [*Libros de salidas de buques*], Legajo 556.

Quanto aos portos fluviais referidos na estatística local (La Laja e Sanlúcar) parece haver um equívoco frequentemente no registo. O mineral era exportado por La Laja, especialmente depois da construção do caminho de ferro mineiro desde Las Herrerias. Porém, o porto situava-se bem perto de Sanlúcar de Guadiana, daí que umas vezes se referencie um, outras outro, como destino dos navios. Os restantes portos são os que pertencem aos circuitos de cabotagem mais próximos. As embarcações espanholas "saem" de Ayamonte para Cartaya, para Huelva ou para Cádiz em 1863, transportando carvão (para Cartaya); farinha, carvão, fruta e carne seca (para Cádiz); palha, minério e carne seca (para Huelva). Nas estatísticas de 1883 essa navegação é referida mas de modo não discriminado. Apenas retivemos o importante movimento de embarcações espanholas que sobe o rio para Sanlúcar de Guadiana e para La Laja. Em grande parte elas irão em lastro (para voltar com produtos exportáveis) mas levarão também: cevada e farinha, bens de consumo para os estabelecimentos do comércio local, mas igualmente madeira, ferragens e drogas.

De entre os destinos do minério espanhol, da década de 60 para a década de 80, continuam a ser os portos ingleses os únicos receptores [25]. Em 1863 é sobretudo Newcastle

[25] Para o conjunto das pirites espanholas os destinos não são tão exclusivos como no caso do escoado pelo Guadiana. J. Nadal refere sobre os clientes franceses e americanos: "La importación francesa de piritas españolas salta de unos tres millares de toneladas en 1887, a 12, 36, 40 y 42 millares en cada uno de los cuatro años sucesivos [...] En los Estados Unidos, la corriente se inició en 1894, al levantarse las barreras

que absorve a maioria da matéria-prima. Liverpool e Dublin desaparecerão em 1883 como destinos privilegiados, sendo substituídos por Ipswich. Mas dado o interesse desta informação alargámos para dois triénios - 1863/65 e 1883/85 - a nossa análise, referida exclusivamente aos destinos dos navios mineiros saídos de Ayamonte.

Número de navios saídos do porto de Ayamonte em 1863/65 e 1883/85, segundo as respectivas bandeiras e destinos.

1863/65

Destinos	Inglaterra	Alemanha	Portugal	Holanda	Dinamarca	Noruega	Espanha	França
Dublin	10	0	0	0	0	0	0	0
Newcastle	18	5	2	2	1	1	0	0
Liverpool	41	0	1	0	0	0	2	1

1883/85

Destinos	Inglaterra	Noruega
Newcastle	15	0
Ipswich	26	1
Silloth	2	0
Sunderland	2	0
Liverpool	1	0
Seaham	1	0
Shoreham	1	0
Londonderry	1	0
Outros	4	1

Fonte: AMA, [*Libros de salidas de buques*], Legajo 556.

Para os anos de 1860 é clara a concentração num reduzido número de portos britânicos - Dublin, Newcastle e Liverpool -, transportada por navios de diversas bandeiras (alemães, holandeses, nórdicos), ainda que a maioria seja inglesa. Na década de 80 a nacionalidade dos navios é na prática, exclusivamente britânica e os destinos, embora portos do Reino Unido, diversificaram-se sobremaneira. Ipswich e Newcastle recebem a maioria do minério, mas os navios dirigem-se a grande número dos mais pequenos entrepostos marítimos do litoral [26]. Lamentavelmente não possuímos para os anos 90 e para as duas

aduaneras haciendose más intensa que en ninguna otra parte, a pesar de las grandes disponibilidades de azufre nativo (primer produtor mundial, desplazando a Italia, desde 1903) y no obstante la distancia, que conllevaba unos fletes superiores a los dos dolares por tonelada de mineral." (1986, p. 48).

[26] A. Demangeon lembrava em 1912 a forte dependência por parte da indústria metalúrgica inglesa dos minérios espanhóis e suecos (p. 48). Embora as relações do minério do Guadiana com o Gales do Sul sejam mínimas, não deixa de ser sintomática a importância de que se revestem os circuitos internacionais do cobre para os britânicos, a forma quase épica como Grant-Francis termina a sua apologética monografia sobre a área industrial de Swansea, datada de 1867: "May this trade exist and long continue to flourish, and while it immediately benefits those who carey it on, may it, by the wise aids of science and skilled labour, be deprived of all noxiousness, so that "One and All" may alike rejoice, and

primeiras décadas do nosso século a sequência destas séries, já que a exploração das pirites nas minas espanholas que escoavam pelo Guadiana tem então uma nova e próspera fase. Ficam apenas os números da *Estadística General* para 1892, 1897, 1902 e 1907, sobre os navios estrangeiros saídos com carga do porto de Sanlúcar de Guadiana:

	Nº de navios	TAB	Carga (Ton.)
1892	18	8.959	13.149
1897	10	6.295	11.341
1902	6	3.562	5.273
1907	21	15.162	25.995

O número total de navios aumenta em relação à década anterior, mas é sobretudo na carga transportada que os valores ultrapassam regularmente, em média, a dezena de milhar de toneladas.

Os vapores que subiam o rio em lastro nos primeiros anos do século, com o desenvolvimento das explorações *Las Herrerias* e *Cabezas del Pasto*, começam a chegar com carvão mineral, indispensável a várias das tarefas mineiras e ao caminho de ferro ainda não terminado, à semelhança do que acontecia já no porto de Huelva ou nos fluviais portugueses de Vila Real de Santo António e do Pomarão [27]. Durante a I Guerra Mundial essa relação/dependência entre o importado e o exportado assume situações de forte tensão. Em meados de Março de 1917 é enviada uma ordem às Alfândegas: "Por acuerdo del Consejo de Ministros, sirvase V.S. advertir a los armadores de los buques que se destinan a la exportación de minerales y metales con destino a Inglaterra que, desde el dia 25 del actual solo se autorizará dicha exportación a los buques que traigan a España, por lo menos, un 33 por ciento de carbon con relación a los minerales que haya de exportar." [28] Para La Laja, data de Agosto de 1904, a *Real Orden* que autoriza a importação de carvão por aquele porto: "Que se habilita el punto 'La Laja', en la provincia de Huelva, para importar carbón mineral con destino al funcionamiento de las vias aérea y ferrea de la propriedad del recorrente [D. Carlos Sundheim]." [29]

with earnest voice, cry./ "GOD SPEED THE COPPER TRADE." (1881, p. 149).

[27] M.Launay, na sua *Mémoire* de 1889 referia-se deste modo às características do circuito marítimo que ligava os portos do Norte da Europa com Huelva (em particular): "Les navires changeant à Huelva le charbon qu'ils apportent contre le minerai qu'ils exportent, le prix du fret est assez réduit (10 à 12 francs par tonne), en sorte que le coke, venant d'Anglaterre, revient à Rio-Tinto seulement à 35 francs la tonne et la fonte à 90 francs la tonne." (1889, p. 446). À semelhança do sucedido para Huelva também os restantes portos mediterrânicos espanhóis e as suas indústrias dependiam do carvão inglês (cfr. P. Egea Bruno, 1983, p. 33).

[28] P. Egea Bruno, 1983, p. 41.

[29] *Boletin Oficial de la Dirección General de Aduanas*, XX, 678, 1904, p. 193. Ainda nos anos 30 do nosso século se faziam descargas de carvão em La Laja. O periódico da Mina de S. Domingos, *A Voz do Mineiro* dá notícia de problemas laborais em La Laja relacionados com

Com o *boom* de produção em Las Herrerias a partir de 1904, o tráfego mineiro aumenta de modo notório: em 1907 a mina produz 42.052 t de minério [30] e saem em navios estrangeiros pelo porto de Sanlúcar de Guadiana, 25.995 t de mercadorias, as pirites de Las Herrerias, naturalmente. Este movimento de "alta" manter-se-á até à I Guerra Mundial [31]. B. Donnet y Pareja estimava no fim da primeira década do nosso século em 50.000 t, o tráfego no Guadiana sob jurisdição espanhola, enquanto que do lado português o valor correspondente se elevaria às 500.000 t [32].

1.2 - A exportação das pirites: destinos e nacionalidades dos navios mineiros

Recordando o nosso objectivo centrado na compreensão da evolução do Baixo Guadiana confrontamo-nos uma vez mais com a importância do estudo de espaços exteriores para alcançarmos aquele fim [33]. Sobre a própria via de comunicação analisámos a intensidade e composição do tráfego, que condicionam (ou determinam) alterações no espaço dependente do rio. Contudo, para uma mais completa explicação do fenómeno há que reconstituir quem são, donde vêm e para onde vão, esses "viandantes" exteriores que circulam no Guadiana [34].

Desde meados de Oitocentos que legislação própria vinha obrigando cada um dos representantes diplomáticos de Portugal, a fornecer periodicamente informações detalhadas e precisas sobre a indústria, o comércio e a navegação dos distintos países onde exerciam os seus cargos. Porém, só a partir da década de 1870, esses textos são divulgados periodicamente [35]. A partir dos *Relatórios dos Cônsules de Portugal* foi-nos assim possível

essa tarefa: "Há dias, no porto da Lage, quando da descarga dum barco de carvão, os operários encarregados desse exaustivo trabalho, ao terminarem as 8 horas de trabalho, negaram-se a fazer horas extraordinárias, porque estavam esgotados fisicamente. O director da Mina, como os não convencesse a continuar o trabalho, suspendeu os ditos operários por 15 dias." (I, 4, 1930, p. 2).

[30] I. Pinedo Vara, 1963, p. 236.

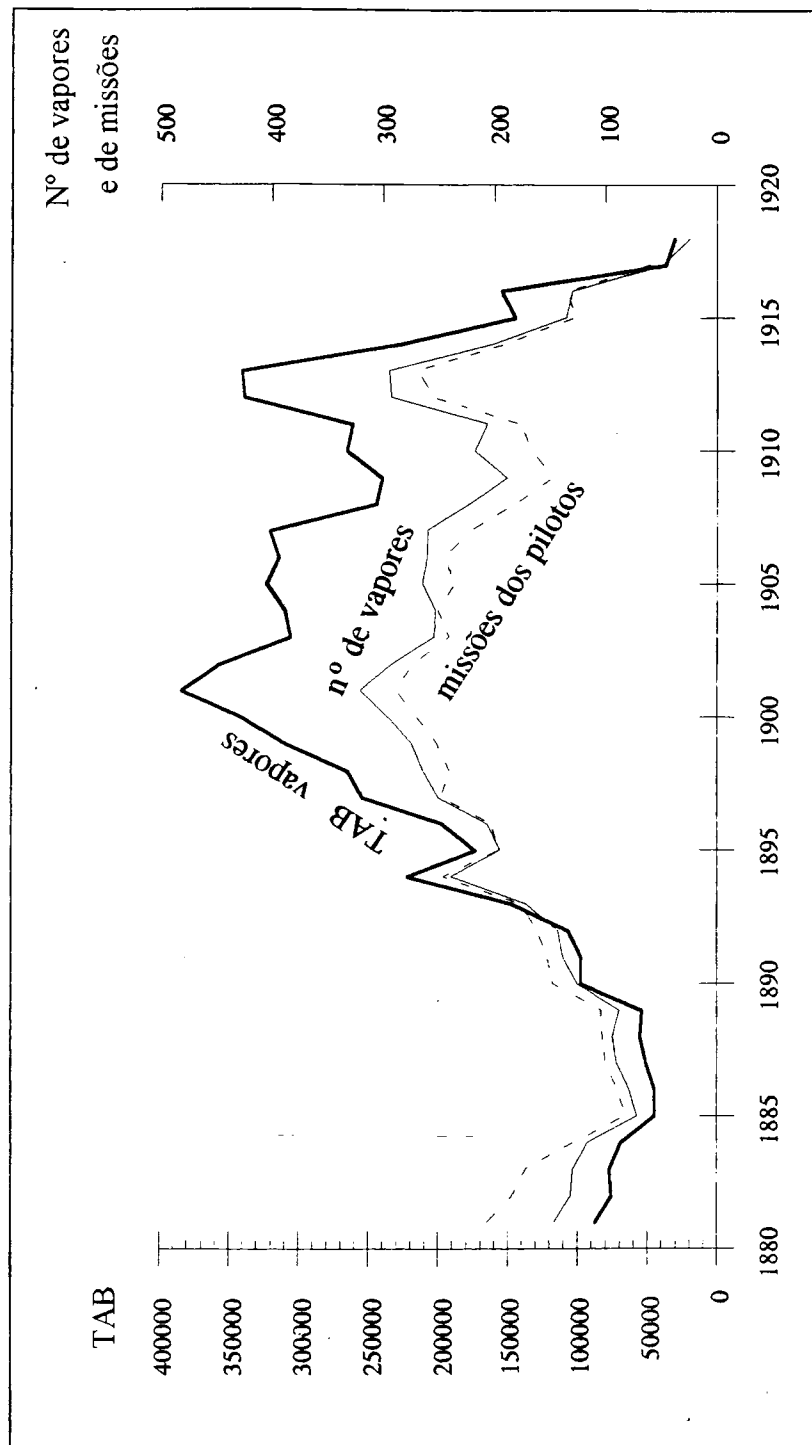
[31] Apesar da neutralidade, os portos espanhóis serão alvo de um bloqueio por parte da Alemanha, que em muito dificultará a navegação de cabotagem e mesmo a pesqueira (cfr. J.A.Lacomba, 1970, p. 84).

[32] B. Donnet y Pareja, 1910, p. 93.

[33] Afirma A. Clark sobre a reconstituição dos espaços pela Geografia histórica: "[...] there has been too little concern with attempts to study geographies of any kind as continually changing entities. There must be more emphasis on the geographical structure of change; on the changing patterns of phenomena and relationships in and through area." (1960, p. 611).

[34] "While specialization increased the importance of local *production* linkages and thereby accentuated the regional organization of industry and the rise of the great industrial city-systems, it also increased the importance of non-local *consumption* linkages and thereby accentuated the extra-regional organization of markets and the development of overseas trade. With production becoming more localized and consumption becoming more generalized then [...] some sort of centre-periphery relation was bound to arrise out of the tension between concentration and geographical expansion." (D. Gregory, 1978, p. 305).

[35] Cfr. M. F. Alegria *et al.*, 1984. Para a legislação promulgada sobre o tema, ver P.A. de Figueiredo, 1877. Sobre a organização do corpo consular inglês que em muito terá servido de modelo à do português, ver D. Platt, 1971.

Fig. 95 - Evolução do número e tonelagem dos vapores de longo curso, saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António e do número de missões realizadas pelos pilotos da Corporação ao longo do Baixo Guadiana, entre 1881 e 1917.

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatistica Especial*, 1897-1917.

PVR, *Livros de Caixa e Partilha* e de *Receita e Despesa*, 1881-1917

coligir algumas importantes informações para as décadas de 70 e de 80 (ainda que dispersas e díspares) sobre os circuitos internacionais das pirites portuguesas, em especial os que se dirigem aos portos britânicos. Quanto aos marcos temporais, *Commercio e Navegação. Estatística Especial* permitiu-nos uma leitura detalhada da segunda grande fase de exploração da Mina de S. Domingos e do mais interessante período de navegação mineira. Após duas décadas de exploração e exportação (1860-1880), com uma média de minério exportado rondando as 150.000 t (e só excepcionalmente ultrapassando as 200.000), sucedem-se, primeiro, uma fase de depressão ao longo dos anos 80 e o grande ciclo de exportação do início da década de 1890 à I Guerra Mundial (Fig. 88). A estatística oficial permite recuar a 1881 (e assim ao início da crise), para se estudarem países de destino *vs* nacionalidades dos navios, durante os anos extremos no fenómeno da navegação mineira no Guadiana. Ao monopólio da bandeira inglesa e dos mercados ingleses para as décadas de 60 e 70, sucedem-se transportadores diversos para distintos destinos [36].

a) As relações inter-portuárias (1859-1885)

Uma primeira e importante comparação deve ser feita entre a evolução do número de missões efectuadas pela Corporação de Pilotos de Vila Real de Santo António, no rio Guadiana, e o número de vapores de longo curso saídos com carga do porto de Vila Real, entre 1881 e 1917 (Fig. 95) [37]. É por meados da década de 1890 que o número de missões dos pilotos passa a ser sistematicamente inferior ao número de vapores que saem a barra, situação inversa à até então verificada. Anteriormente duas situações ocorriam: por um lado, nem todos os vapores subiam o rio a carregar minério (chegando este por barcaças devido a condições técnicas ou naturais) e, por outro, a navegação à vela tinha ainda importância [38]. Agora, mais vapores saem a barra se comparados com o número de pilotagens no rio, o que quer dizer que o tráfego no estuário aumentou com o notável desenvolvimento industrial de

[36] Sobre estas estatísticas oitocentistas diz Nuno Valério: "São os próprios relatórios oficiais [...] que reconhecem que os valores das exportações são subestimados até aos anos da segunda guerra mundial. Na falta de um critério de correcção geralmente aceite e na convicção de que a subestimação poderá não ser muito diferente de ano para ano, foram aceites os valores publicados." (1983, p. 90).

[37] Considerámos apenas as embarcações com estas características, já que são elas o protótipo do navio mineiro que vem em busca das pirites de S. Domingos: os vapores de longo curso saídos, com carga, de Vila Real foram 131 (75.706 t.) em 1882, 142 (106.582 t.) em 1892 e 292 (356.527 t.) em 1902.

[38] Comenta P. Cottrell a propósito da substituição do vapor pela vela nos principais circuitos comerciais marítimos, desde os anos 50: "Although trans-oceania steam voyages were becoming more common by the 1850s, the general employment of steam was still in the river and coastal trades on which the premium for regularity was not offset by the penalty of large on-board fuel bunkers. During the 1850s steamess had begun to appear in some numbers on the Baltic and Mediterranean routes, although they were assisted at first by the Crimean war boom in freight rates." (1981, p. 142).

Vila Real de Santo António [39]. Os navios mineiros não são os únicos a dar movimento ao porto da foz, mas continuarão a ser os mais importantes.

Mas há também que notar a evolução da tonelagem total dos referidos vapores. À semelhança das alterações comentadas, data de meados da década de 90 o incremento notável da tonelagem dos vapores saídos do porto de Vila Real. Se em 1881 eles tinham em média 600 toneladas, em 1897 atingiam as 1.000 e em 1908 as 1.300. Em apenas seis anos (1896-1901), a tonelagem total passa das 197.200 para as 384.541 toneladas.

Um dos primeiros relatórios oficiais sobre a mina de S. Domingos (ver Doc. n.º 10), enumera o destino dos primeiros 41 navios saídos do Guadiana com pirites a bordo, entre Março e Dezembro de 1859: "Para Liverpool despacharam-se 36 navios, 2 para Glasgow, 2 para Swansea e 1 para Newcastle" [40]. Em 1860, os destinos das 150 embarcações saidas foram os seguintes: Liverpool - 119, Glasgow - 16, Londres - 6, Plymouth - 4, Newcastle - 3, Bristol - 1 e Ipswich - 1 [41]. Mas quem levava a efeito estes transportes? Segundo as estatísticas inglesas, o movimento marítimo entre Portugal e a Grã-Bretanha teve em 1880 a seguinte composição por nacionalidades:

Bandeiras	t entradas	t saídas
Reino Unido	213.926	302.010
Rússia	203	4.926
Noruega	581	11.920
Dinamarca	98	3.556
Alemanha	4.266	11.973
Holanda	1.180	282
Bélgica	981	----
França	1.658	1.330
Espanha	978	417

Fonte: *Relatórios dos Consules de Portugal,* 1880, p. 184.

[39] Segundo Carminda Cavaco, os principais produtos exportados pelo porto de Vila Real de Santo António em 1907 eram os seguintes: minérios e derivados, 375.764 t; conservas de peixe em azeite, 2.515 t; alfarroba, 803 t. Em 1912, as alterações eram mínimas: 337.197 t, 2.101 t e 2.305 t, respectivamente (1976, II, p. 357).

[40] Encontramos aqui uma das poucas referências ao porto de Swansea como polo receptor das pirites de S. Domingos, facto aparentemente estranho quando era em Swansea que se tratavam em 1880, dois terços das pirites importadas pelo Reino Unido (cfr. K. Hilton, 1967, p. 19).

[41] AGM, Cx. 268, *Entradas e saidas de navios...* Contudo, e segundo informação do cônsul português em Liverpool, apenas chegaram àquele porto, idas de Vila Real em 1860, 93 embarcações, totalizando 14.365 t, com 20.727 t de minério de cobre. A repartição por paises era a seguinte: 1 dinamarquês, 3 franceses, 5 holandeses, 8 belgas e 76 ingleses (*Boletim do Ministério das Obras Públicas...*, 12, 1861, p. 456 - 457). Ora se confrontarmos esta informação com a respeitantes às missões dos pilotos da barra e rio Guadiana para a mesma data, verificamos que apenas se encontra registado um navio holandês dos 5 chegados a Liverpool.

A grande ausente nesta ligação marítima, como em todas as outras, em todo o tipo de mercadorias transportadas e em relação a todos os portos do continente, é a bandeira portuguesa. Anselmo de Andrade no seu *Portugal Económico* compara com bastante frontalidade a situação da frota nacional com a dos outros países europeus, em especial no que toca aos navios a vapor [42]. Os discursos oficiais são por então bem diferentes [43]. Mas vejamos os portos de destino das pirites alentejanas. Em 1870, Newcastle, Liverpool e Londres recebiam cerca de 70% das pirites importadas de Portugal pelo Reino Unido: 23 % no caso de Newcastle (40.281 t), 38% no de Liverpool (66. 167 t) e 9% no de Londres (16.177 t) [44]. O cônsul de Portugal em Newcastle, Eça de Queiroz descreve assim o Norte de Inglaterra em 1874-1875:

"Os ingleses costumam dizer que, industrialmente fallando, o norte da Inglaterra é o ponto mais forte da forte couraça ingleza [...] uma riqueza inexcedivel de carvão e de ferro, uma grande superioridade de industrias, um desenvolvimento rapido de população, um commercio prodigiosamente progressivo, um admiravel systema de docas, uma rede perfeita de vias ferreas, gigantescas obras de dragagem e de canalização, um notavel aperfeiçoamento das sciencias metallurgicas, um coragem inabalavel nas tentativas, uma actividade solida e bem organisada nas explorações, tal é o aspecto geral da civilização no norte da Inglaterra." [45]

E directamente sobre a indústria de Newcastle:

"Com o desenvolvimento da chimica, naturalmente os processos das fabricas de alkalis do Tyne augmentaram em numero e em extensão. Entre 1800 e 1820 entraram em operação as fabricas de enxofre. As primeiras tentativas sobre o acido sulphurico vieram em 1815. Em 1821 começou-se um processo novo para a manufactura da soda. Em 1823 extinguem-se os direitos sobre o sal, e a industria do alkali tomou desde então desenvolvimentos mais serios. De anno a anno novas fabricas se ergueram, novos processos se ensaiaram, e a industria dos productos chimicos tomou no Tyne esta larga importancia; com excepção do condado de Lancashire, o Tyne é o que possue esta industria em maiores proporções." [46]

---

[42] "Calcula-se que a marinha mercante, que actualmente constitue toda a frota europeia do comércio, em 29.885 navios, dos quais, 15.555 são movidos a vapor com mais de 20 milhões de toneladas. Na designação das bandeiras desses vapores, está a bandeira portuguesa no fim de tudo com 39 vapores e menos de 40 mil toneladas. A Bélgica, que quase não tem portos de mar, figura com 103 vapores e 137 mil toneladas, e a Grécia e a Dinamarca, tendo cada uma menos de metade da nossa população e não possuindo colónias que tenham de servir, figuram respectivamente na estatística com 118 e 305 vapores." (A. de Andrade, 1902, p. 122).

[43] C. Roque da Costa baseando-se em estatísticas alemãs comenta o enorme aumento do tráfego marítimo dos portos portugueses entre 1888 e 1905 (+10.410 milhares de toneladas), quando esse movimento se deve quase totalmente às bandeiras estrangeiras: "Estes números indicam que é Portugal o país europeu que maiores progressos tem realizado nos últimos anos em relação ao movimento dos seus portos." (1909, p. 326).

[44] Refere em 1871, um dos cônsules: "Recebeu-se aqui uma grande quantidade e acha logo bom mercado. Geralmente desembarca em Londres, Plymouth e Glasgow, a maior parte deste mineral vem das minas de Pomarão, e durante o ano passado também veio uma pequena quantidade de Sines; é transportado exclusivamente em navios ingleses. Portugal exporta a maior parte deste mineral." (*Relatórios dos Consules de Portugal,* 1872, p. 294).

[45] Eça de Queirós, 1877, p. 270 e 275. Eça comenta Newcastle em carta para Ramalho Ortigão datada de Fevereiro de 1875: "Imagine V. uma cidade de tijolo negro, meio afogada em lama, com uma espessa atmosfera de fumo, penetrada por um frio húmido, habitada por 150.000 operários descontentes, mal pagos e azedados e por 50.000 patrões lúgubres e horrivelmente ricos - eis Newcastle-on-Tyne. *On Tyne* - este rabinho que tem o nome da cidade, dá-lhe um ar ridículo que me consola." (II, 1983, p. 92).

[46] Eça de Queirós, 1877, p. 270 e 275. Os relatórios consulares de Eça de Queirós foram recentemente alvo de uma edição crítica de Alan

A ligação entre os portos do Pomarão e de Newcastle não é unívoca: segue minério do primeiro para o segundo, mas os navios de regresso não fundeiam sistematicamente em lastro, depois de deixarem (ou não) mercadorias em portos intermédios. Ao Pomarão e à Mina de S. Domingos chega o "carvão de Newcastle" [47] mas também outros importantes e mesmo imprescindíveis produtos que a Mina necessita nestes seus primeiros anos de estabelecimento [48]. Mas inventariemos o fluxo inverso, que graças à existência do grande núcleo industrial, chega ao seu porto através do Tyne:

> "[...] todos os paizes do mundo encontram aqui um vasto consumo aos seus productos. Da Allemanha vem o porco, o presunto, a manteiga, a batata, as aguas mineraes; de França as cebolas, o sulfur, a aguardente, os fructos; da Hollanda o queijo, as pyrites, o fermento de cerveja, o linho; da America do sul o guano, o nitrato de soda, o sebo; do Egypto o esparto e o ferro; da Africa o chumbo e o lithargirio; da Hespanha as laranjas, os limões, o vinho, o sulfur, o manganez; da Suécia e Noruega as madeiras; de Portugal os minerios, o esparto, o grão." [49]

Quanto à importação por Newcastle das pirites portuguesas, após um período áureo correspondente à primeira década de exportação de S. Domingos, os quantitativos adquiridos pelos ingleses decaem, face à concorrência espanhola [50]. Contudo, ainda em 1870, o valor pelo qual a Espanha ultrapassava Portugal como fornecedor de pirites a Newcastle

---

Freeland (1994). Sobre a importância da indústria química desta área, no quadro do Reino Unido, ver P. Perry, 1975, p. 96; J.T.Coppock, 1976, p. 344 e A. Moyes, 1978, p. 413.

[47] Em 1867, 205 t, 161 t em 1868, 142 t em 1869 e 423 t em 1870 (*Relatórios dos Consules de Portugal,* 1870, p. 106 - 107). Nas palavras consulares de Eça de Queiroz: "Emquanto á exportação do carvão é superfluo insistir na sua importancia. *Levar carvão para Newcastle* é um proverbio inglez que corresponde ao nosso *Ensinar o padre nosso ao vigario.* O terreno de Newcastle está tão cheio de carvão como póde um espirito de abbade estar saturado de catecismo, e os dois proverbios synonymos são a mais forte expressão da mesma superfluidade pueril *dar a quem tem de mais."* (Eça de Queirós, 1877, p. 273).

[48] Em 1869 a composição da exportação de Newcastle para o Pomarão foi a seguinte:

Madeira	481$500	Arcos de ferro	112$500
Ferro (barras)	261$000	Coatear	22$500
Agulhas	27$000	Telhas refractárias	1.084$500
Resíduos de ferro	526$500	Medicamentos	31$500
Cimentos	135$000	Aparelhos e máquinas	211$500

(*Relatórios dos Consules de Portugal,* 1870, p. 118).

[49] *Ibid.*, p. 272.

[50] Diz o cônsul português: "A importação diminuiu consideravelmente em 1868, principalmente a do minério de enxofre [porque] grande número de negociantes desta praça e fabricantes do distrito fizeram-se accionários das minas espanholas de Tharsis, e receberam naturalmente as pirites dessas minas." (*Relatórios dos Consules de Portugal,* 1870, p. 140). Mas lembra o cônsul outras fortes razões que se prendem com a articulação dos próprios circuitos marítimos e comerciais: "Com efeito, são muitos os navios que daqui levam carvão e coke para Espanha, trazendo em retorno cargas de manganez, pirites de ferro e de cobre, chumbo e outras substâncias para consumo das fábricas de produtos químicos desta cidade e seus subúrbios, e como o esparto pesa pouco [...] faz com que os fabricantes de papel das imediações de Edimburgo e no Lancashire achem mais barata a importação do esparto por Newcastle do que por Leith ou Liverpool." (*ibid.*, p. 123). E relembra, a terminar, a ligação ao caso português: "O paiz cuja concorrência deu um grande golpe na importação de Portugal neste porto [Newcastle] é a Espanha, o que sem dúvida se deve atribuir à maior barateza dos fretes de retorno dos navios que levam carvão aos portos meridionais de Espanha e voltam carregados de minério servindo de lastro a grandes carregamentos de esparto." (*ibid.*, p. 128).

não excedia as 4.000 t. Os outros concorrentes pareciam bastante menos ameaçadores [51].

O porto de Liverpool é um dos grandes núcleos receptores da matéria-prima saída pelo Pomarão. Em 1870, o cônsul português informa terem sido recebidas 2.004 t de cobre e 66.167 t de mineral. Três anos depois chegaram 20.103 t de cobre e 115.445 t de mineral. Este foi transportado em 87% dos casos por navios ingleses. Em 1875, os volumes importados cifram-se em 12.967 t de cobre e em 109.233 t de minério [52]. No ano seguinte serão 11.901 t de cobre (96% das quais transportadas sob bandeira inglesa) e 39.247 t de minério. Liverpool e a sua indústria continuam a ser dos mais importantes consumidores das pirites de S. Domingos.

No caso de Londres, conseguimos compilar os seguintes valores em toneladas de pirites importadas do Pomarão: 1870 - 16.177; 1871 - 19.149; 1872 - 24.460; 1875 - 29.253; 1876 - 9.478; 1880 - 10.662; 1882 - 8.282. Em 1875, Londres absorveu 17,6% do exportado por Vila Real mas, já em 1880 esse número descera a 6%. Em 1871 o transporte é feito exclusivamente sob bandeira inglesa, em 1872 baixa para 99%, em 1875, para 97%, em 1876 para 92%, em 1880 os navios ingleses detêm 94% do tráfego do circuito [53].

Uma sequência que poderíamos pôr em paralelo com Londres é a que coligimos para o porto de Bristol. Em 1871 recebem-se do Pomarão 7.542 t de mineral de enxofre, 85% das quais transportadas por navios ingleses, a restante quantidade em bandeira francesa [54]. Em 1873 importam-se 4.506 t de minério apenas em navios ingleses; em 1875, 3.900 t, 255 das quais em navios russos; em 1876, 2.510 t, 690 chegadas em embarcações francesas e 550 em embarcações alemãs. Em 1877, 7.548 t transportadas apenas em bandeira inglesa [55]. Bristol não era apesar de tudo um privilegiado destino: em 1871 representava 6,5% entre os portos receptores dos minérios de S. Domingos.

Sobre os portos de escala nos circuitos marítimos, poucas referências recolhemos. Na viragem da década de 60 para a de 70, quando a vela se encontrava ainda largamente representada na ligação Reino Unido-Pomarão, encontrámos notícia da passagem dos navios pelos portos franceses. Em 1869, tocam no porto de Nantes, uma escuna de 78 t e 4 brigues

[51] Espanha - 44.052.015 kg, Portugal - 40.281.290 kg, Noruega - 30.331.245 kg, Itália - 869.855 kg e Holanda - 586.670 kg (*ibid.*, 1872, p. 358).

[52] *Ibid.*, 1876, p. 430.

[53] Outros portos, como Plymouth recebiam também o minério de S. Domingos. Entre Julho e Setembro de 1870, saíram do Pomarão para este último porto, 1.537 t de pirite, transportadas exclusivamente por navios ingleses. (*Relatórios dos Consules de Portugal*, 1871, p. 179).

[54] *Ibid.*, 1872, p. 332.

[55] No mesmo relatório em que se divulga este último valor, o cônsul Tomás Ribeiro dos Santos informa ainda, certamente com objectivo de esclarecer aspectos do imposto a lançar sobre a empresa "Mason and Barry, Limited": "[...] eu não posso garantir o valor que fixo ao mineral, pela razão que sendo ele livre de direitos fiscaes, vejo-me na obrigação de fixar-lhe o que os importadores lhe dão na repartição das docas, onde tem de pagar taes ou quaes direitos municipaes, e de taes declarações à verdade vai muito." (*ibid.*, 1878, p. 355).

(com tonelagens compreendidas entre as 103 e as 198), todos ingleses e com destino ao Pomarão [56]. Em 1870 entra em Ruão um patacho francês de 174 t vindo do Pomarão e de Vila Real de Santo António; em Bordéus passa um vapor inglês de 474 t para o Pomarão [57]. Estes circuitos da navegação à vela que ligam os portos receptores com o porto emissor são percorridos por barcos que se destinam, na maioria dos casos, especificamente ao transporte da matéria-prima: chegam em lastro e partem com o minério. Porém, não são os únicos que procuram o Pomarão.

As rotas que ligam, através do Atlântico, a Europa do Norte com o Mediterrâneo podem, porém, organizar-se segundo um fragmentado périplo. Depois de distribuídos produtos do Norte pelos portos mediterrâneos, os navios rentabilizam o frete, regressando com as matérias-primas existentes no Sul. Assim acontece já pelos anos 70 com as pirites de S. Domingos, como acontecerá depois. Um grupo de transportadores chega a Vila Real via Estreito de Gibraltar. Para o período entre 1869 e 1880 coligimos alguns dados sobre os navios em trânsito no porto de Barcelona com destino a Vila Real de Santo António e ao Pomarão:

Número e tonelagem dos navios ingleses e espanhóis que escalaram o porto de Barcelona com destino ao Pomarão, entre 1869 e 1880.

	Reino Unido		Espanha	
	nº de navios	tonelagem	nº de navios	tonelagem
1869	17	3.248	0	0
1870	23	5.709	3	1.010
1871	16	2.374	2	647
1873	26	6.002	7	2.163
1875	9	2.514	7	2.551
1876	3	1.070	1	333
1880	11	4.154	0	0

Fonte: *Relatórios dos Consules de Portugal,* 1870 e 1881.

Há ainda larga participação da vela: para os anos de 1873, 1875, 1876 e 1880, num total de 65 navios saídos em direção a Vila Real, apenas 35 são vapores. Há escunas, patachos, barcas e corvetas. No que se refere às bandeiras mais representadas (inglesa e espanhola), quer o número de embarcações, quer a tonelagem total, são bastante variáveis [58].

[56] *Ibid.*, 1872, p. 251 e 256.

[57] Sobre as dificuldades de navegação no Golfo da Biscaia ver o estudo de Mejide Pardo sobre os correios marítimos (1966).

[58] Durante os sete referidos anos tocaram ainda Barcelona com destino àqueles portos de Portugal: 1 navio alemão, 1 dinamarquês, 1 sueco, 1 norueguês e 1 francês, todos de reduzida tonelagem.

A existência da ligação marítima é no entanto segura para os navios ingleses, certamente segundo o modelo que lembrámos. Eles partem em lastro (na maioria dos casos), a carregar minério no Pomarão ou fora da barra de Vila Real [59]. Em 1872 são despachados do porto de Cádiz para o Pomarão 6 navios ingleses e 2 espanhóis, 1 em trânsito e 7 em lastro [60]. Os navios ingleses chegados ao Pomarão vindos do Mediterrâneo têm em média 413 t. Os que haviam chegado três anos antes, vindos dos portos do Reino Unido e que haviam tocado os portos franceses, tinham em média 134 t A diferença dará razão à hipótese do périplo mediterrâneo.

O monopólio inglês sobre os circuitos das pirites de S. Domingos pelas décadas de 1860 e 1870, quer quanto aos destinos, quer quanto aos navios transportadores, testámo-lo também através da ausência da matéria-prima portuguesa noutros portos europeus. Pelo importante papel que virá a desempenhar como centro receptor, numa outra fase da exportação das pirites portuguesas, escolhemos o porto de Stettin (actualmente Szczecin, na Polónia) com vista a uma prospecção de informação. Apesar da sua localização longínqua, esse porto do Báltico dava acesso pelo Oder ao coração do Império Alemão e à Boémia [61].

Data de Agosto de 1874, uma primeira referência à importação de minério (não especificado) vindo de Portugal, por parte do desencorajado cônsul: "Il est à regretter que les opérations commerciales et maritimes entre le Portugal et ma résidence ne prennent plus d'activité, comme la conclusion d'un traîté de commerce avait donné lieu à espérer. Un navire portugais a seulement visité notre port, et l'importation directe du Portugal ne consiste qu'en 5.568 quintaux de minerai et terre." [62] Só por 1885-86 começamos a encontrar referências a importações em Stettin de produtos portugueses não discriminados e, desde 1887, a frequentes partidas de navios para o Pomarão. Uma reconstituição mais detalhada dos circuitos das pirites portuguesas é possível quando, nos finais da década de 80, eles deixam de ter por destino (na maioria dos casos) o Reino Unido que é substituído pela Alemanha,

---

[59] Comenta Carreras Pujal sobre as importações efectuadas pelo porto de Barcelona e os correspondentes circuitos marítimos: "[...] el principal comercio de importación de Barcelona consistia en maderas de Suécia, Rusia y otros puntos del Norte Europa. [...] Suécia y Noruega abastecián de bacalao y solo compraban algunos cargamentos de sal, en sustitution del lastre. De Inglaterra llegaban carbones minerales, palos tintóreos, productos quimicos, hierros, metales [...] saliendo buques en lastre, salvo la temporada de exportación de fructas. Algo parecido ocurria con Francia y de Italia venian cáñamos, cabón vegetal y alguno otro articulo, [...] El carbon y las maderas formaban las cuatro quintas partes de la navegación europea de Barcelona y llegaban en buques extrangeros por ser insignificante el derecho diferencial de bandera española." (III, 1961, p. 141).

[60] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1873, p. 278-279.

[61] Cfr. H. Weigert, 1957, p. 184.

[62] MNE, Secretaria Geral, *Consulado Geral de Portugal na Prussia em Stettin* [1874], Cx. 496. As informações subsequentes são invariavelmente como a de Agosto de 1877, "Point d'importations de Portugal ont eu lieu aux ports de mon district pendant le premier semestre de cet an." A 12 de Abril de 1879 sai de Stettin o veleiro alemão *Concordia*, de 584 t, com destino ao Pomarão, transportando a bordo 865 traves quadradas de pinho e 950 pranchas da mesma madeira, no valor de 4.600$00 (*ibid.*, sér. B de 1879, nº 1).

mas também pela Bélgica, pela Holanda, pela França e pelos Estados Unidos da América. Analisemos agora esse período [63].

b) Os países receptores das pirites (1886-1917)

Segundo os valores divulgados em *Commercio e Navegação* foram 14 os destinos do minério de cobre exportado por Portugal, entre 1886 e 1917. Na prática, a totalidade da matéria-prima foi transportada por via marítima e por navios estrangeiros [64]. Por um lado, a marinha de comércio nacional não está capacitada (porque não existe) para assegurar o transporte e, por outro, apesar do desenvolvimento da rede ferroviária, o custo de transporte deste tipo de produtos é demasiado alto. As viagens marítimas continuarão a assegurar os percursos, mesmo em ocasiões de conflito bélico.

Países de destino do minério de cobre exportado por Portugal (t)

	1887	1892	1897	1902	1907	1912	1917
Alemanha	9.485	40.007	41.315	134.701	83.230	37.756	0
Áustria	1.117	1.321	0	0	1.200	0	0
Bélgica	3.787	8.981	50.388	58.329	54.801	52.936	0
Dinamarca	7.082	0	0	60	0	0	0
Espanha	558	0	3.601	0	0	0	0
EUA	0	15.647	33.690	64.476	81.178	100.184	2.741
França	15.077	3.483	11.370	86.675	52.094	42.545	20.194
Holanda	1.929	8.158	35.336	50.897	13.720	11.016	0
Itália	0	1.266	1.624	0	486	0	0
Reino Unido	51.176	47.070	83.342	31.006	95.015	124.266	22.380
Rússia	0	5.451	7.653	17.505	15.314	0	0
África Portuguesa (Moçambique)	0	40	0	0	0	0	0
TOTAL	90.211	131.424	268.319	443.647	397.038	368.708	45.314

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatística Especial.*
No quadro encontram-se indicados apenas 12 países já que o Brasil e a Suécia não importaram pirites portuguesas em qualquer das datas seleccionadas.

[63] S. B. Saul defende que até à I Guerra Mundial as economias do Reino Unido e da Alemanha "[...] were intermixed and complementary to each other as well as competitive to a very important degree [existing] a circle of mutual stimulation and economic development." (1980, p. 13). A partir dos meados da década de 1870, os dois sectores começam largamente a divergir.

[64] As excepções nestas três décadas, em que saíram cerca de 8.340.000 t de pirites, podem enumerar-se apenas como casos: em 1890 seguem para Espanha 100 t por terra; em 1894, 2 t para França sob bandeira portuguesa; em 1914, 1 t (!) para Espanha nas mesmas condições. Com o início da guerra seguem para França em 1917, 5 t em navios portugueses e 184 t para Inglaterra. Exemplos de quantidades insignificantes face aos números globais.

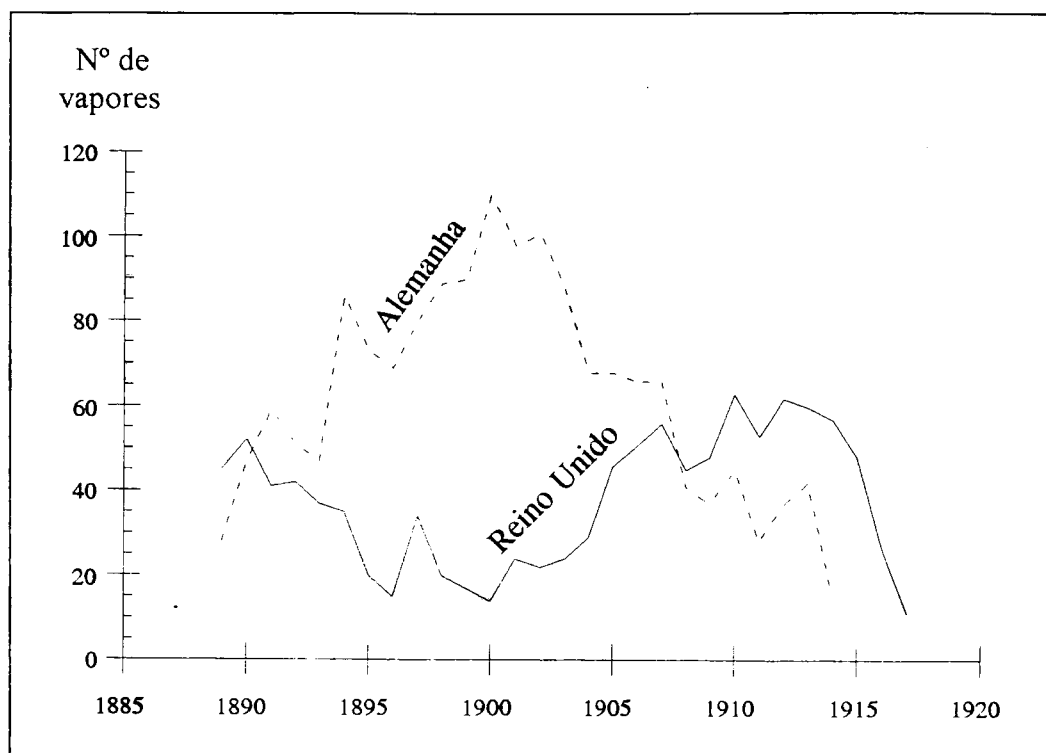
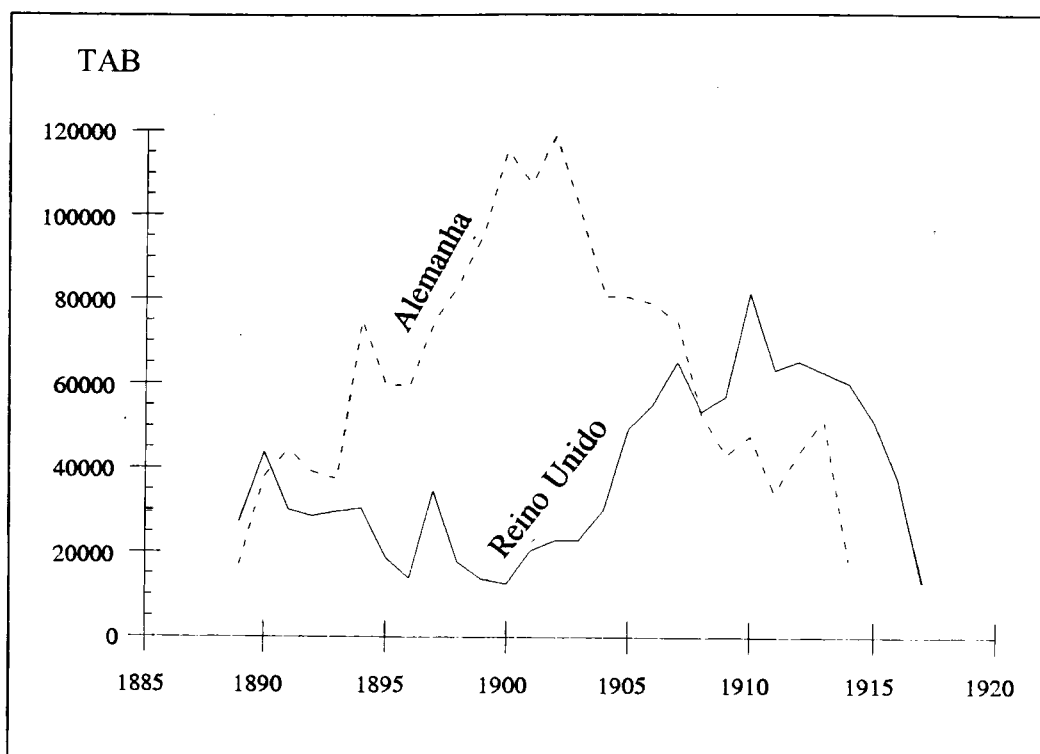
Fig. 96 - Evolução do tráfego de vapores de longo curso, saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António e com destino ao Reino Unido e à Alemanha, entre 1889 e 1917.

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatistica Especial*, 1897-1917.

Fig. 97 - Evolução da tonelagem total anual dos vapores de longo curso, saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António e com destino ao Reino Unido e ao Império Alemão, entre 1889 e 1917.

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatistica Especial*, 1897-1917.

De entre os países receptores do minério português seleccionámos 6 que detiveram um papel destacado: a Alemanha, a Bélgica, os Estados Unidos da América, a França, a Holanda e o Reino Unido. Em 1892 eles absorviam 94% das pirites portuguesas; em 1902 e 1907, 97%; em 1912, 100%. Analisemos o Reino Unido e a Alemanha, que mais frequentemente e com um largo peso surgem nos cortes temporais efectuados.

No que toca ao primeiro destino, a evolução do número e da tonelagem dos navios de longo curso saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António apresenta duas marcadas fases: uma de lento decréscimo entre 1890 e 1900 e outra de crescimento acelerado, entre esta data e a I Guerra Mundial, especialmente, entre 1903 e 1907 (Fig. 96 e 97). Se em 1889 o Reino Unido ultrapassava em 17 vapores e cerca de 10.000 t de mineral a Alemanha como país de destino, desde 1891 até 1908 a situação será inversa: em 1892 a Alemanha representa 37% dos destinos dos navios saídos de Vila Real contra 27% destinados ao Reino Unido; em 1897, 29% contra 14%; em 1902, 33% contra apenas 7%; em 1907, 23% contra 20%; em 1912, 13% contra 19%.

Destinos dos vapores de longo curso saídos com carga do porto de Vila Real de Santo António e respectiva tonelagem em 1892, 1897, 1902, 1907, 1912 e 1917.

	1892		1897		1902		1907		1912		1917	
	Nº	t	Nº	t	Nº	t	Nº	t	Nº	t	Nº	t
Alemanha	51	39.036	80	74.392	101	118.787	66	74.914	37	43.533	--	---
Bélgica	26	16.620	59	54.702	40	43.074	26	33.861	44	57.816	--	---
EUA	8	11.349	12	19.779	22	37.902	36	63.364	45	81.540	--	---
França	4	2.630	14	20.071	39	61.468	21	33.089	29	35.892	12	13.270
Holanda	1	684	32	34.466	26	37.190	7	9.407	1	715	--	---
Reino Unido	42	28.578	34	34.477	22	22.953	56	65.130	62	65.538	11	12.943
Outros	10	7.685	20	16.827	42	35.153	48	41.257	75	54.431	23	10.488
TOTAL	142	106.582	251	254.714	292	356.527	260	321.022	293	339.465	49	36.701

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatistica Especial.*

Os portos do Império Alemão ocupam o lugar antes detido pelos ingleses: recebendo em 1890 apenas 47 vapores idos de Vila Real, com um total de 37.840 t, 10 anos depois os números correspondentes (110 vapores e 115.503 t) dão conta de um acréscimo de cerca de 2,3 vezes mais para o número de navios e 3,1 vezes mais para a tonelagem [65].

[65] Comentava Oliveira Martins sobre os parceiros de Portugal em matéria de comércio externo: "As nações que ha quatorze annos eram as principaes com quem commerciavamos, são-n'-o ainda hoje. N'esse periodo o nosso commercio externo subio de 45 a 58 mil contos; e o augmento exprime-se em accrescimo de relações com a Allemanha, com os Estados Unidos, com a Suécia, principalmente." (1885, p. 114).

Analisemos agora a evolução da tonelagem anual dos navios saídos do porto de Vila Real de Santo António para o Reino Unido e para a Alemanha, a fim de a compararmos com a do volume de minério de cobre exportado ao longo do mesmo período e para os mesmos destinos. No caso do Reino Unido (Fig. 98) os valores de minério são sempre muito superiores à tonelagem total dos navios, o que se relacionará com a maior capacidade dos vapores. Eles são em larga maioria ingleses, ultrapassando em média as tonelagens das outras bandeiras presentes, com transporte praticamente exclusivo da matéria-prima nos porões [66]. No caso da Alemanha (Fig. 99) os valores do minério de cobre português enviado são até aos primeiros anos do nosso século, inferiores à tonelagem dos vapores saídos de Vila Real com aquele destino [67]. A explicação estará também na dimensão dos vapores envolvidos. Desde 1900 até ao início da I Guerra Mundial, as curvas de evolução quase se sobrepõem, dando conta da mudança das características dos intervenientes e da configuração dos circuitos comerciais [68].

Nas três décadas que temos vindo a analisar (1887-1917) não eram o Reino Unido e a Alemanha os únicos destinos importantes do cobre português. A França recebe em 1887, 17% da matéria prima; em 1902, 20%; em 1907 e 1912, 12-13%. Os valores percentuais correspondentes às últimas três datas, se ponderarmos as tonelagens dos vapores saídos de Vila Real de Santo António com destino a França, são respectivamente 17%, 10% e 11%. Quanto à evolução desta última variável no "destino França", ela é semelhante ao caso alemão, entre o início dos anos 90 e o fim da primeira década do nosso século, a uma muito menor escala [69]. O mesmo sucede se tivermos em conta os valores respeitantes ao número de vapores. Com o aproximar da I Guerra, as posições inverter-se-ão. Há assim uma "ascensão, apogeu e queda" da procura do minério de cobre português por parte da França, que atinge o "pico" mais elevado em 1901, ao entrarem nos portos franceses vapores que totalizam as 64.699 t.

---

[66] Lembraríamos uma vez mais a validade relativa dos números sobre os quais nos baseamos. Em 1877 estimava-se o "desfalque" entre o despachado em Portugal e o descarregado no Reino Unido, excedendo "termo médio, a 3,6 por cento" (cfr. *Revista de Obras Públicas e Minas*, XV, 179-180, 1984, p. 644).

[67] O confronto entre fontes estatísticas portuguesas e alemãs é também aconselhável com vista a fixarmos apenas evoluções e tendências e não valores precisos (ver *Monatliche Nachweise uber den auswartigen Handel des Deutschen Zollgebiets*, 1892-1908).

[68] Nos anos que antecedem o conflito europeu também no sector da indústria dos minérios de cobre, a Alemanha se confronta com o Reino Unido. Em 1910 constitui-se em Hamburgo uma bolsa de valores "[...] para las operaciones del cobre, con objeto de emancipar el mercado alemán de la Bolsa de Londres, única que regula las cotizaciones de este importante metal, así como para desciplinar los contractos sobre dicho metal." (*Revista Minera*, LXI, 2.260, 16 de Junho de 1910, p. 309).

[69] H. Clout lembra os núcleos industriais de Lille, Lyon, Rouen, Saint Étienne e especialmente Paris, porém, como excepções e citando Geiger, afirma: "France remained a profoundly rural nation, a land of peasants with an uneven veneer of urban-industrial life that made her greatly different from her West European neighbours" (1977, p. 479).

Fig. 98 - Evolução comparativa do minério de cobre português exportado para o Reino Unido e da tonelagem dos vapores de longo curso, saídos em carga do porto de Vila Real de Santo António com destino ao Reino Unido, entre 1889 e 1917.

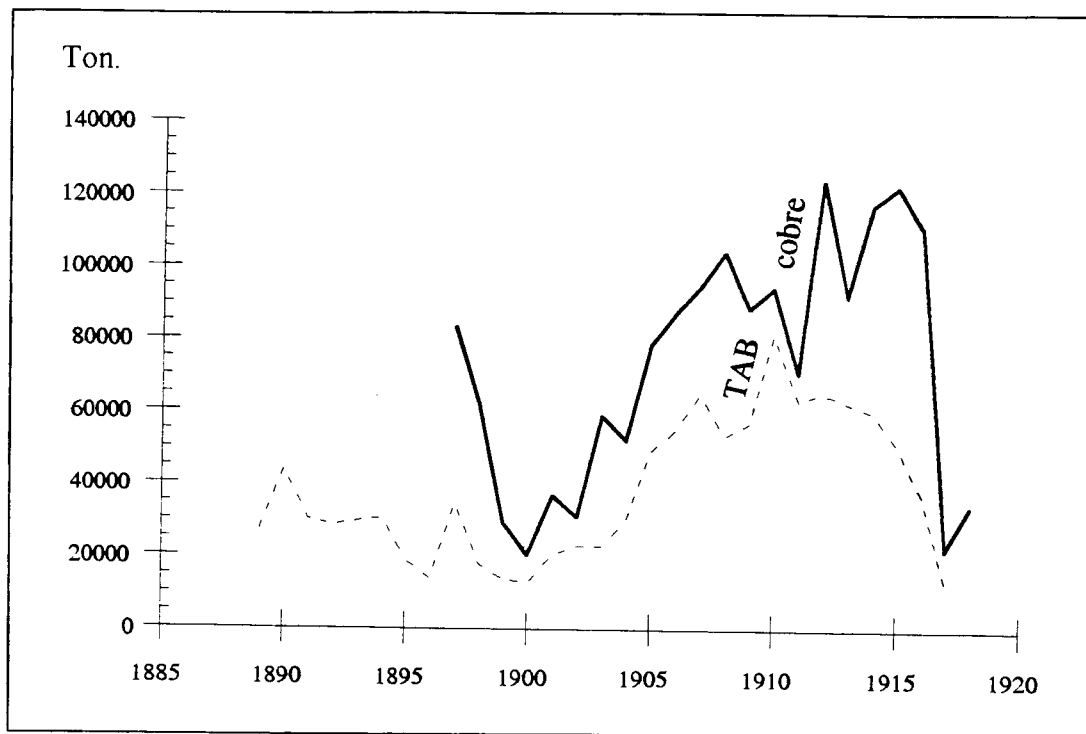
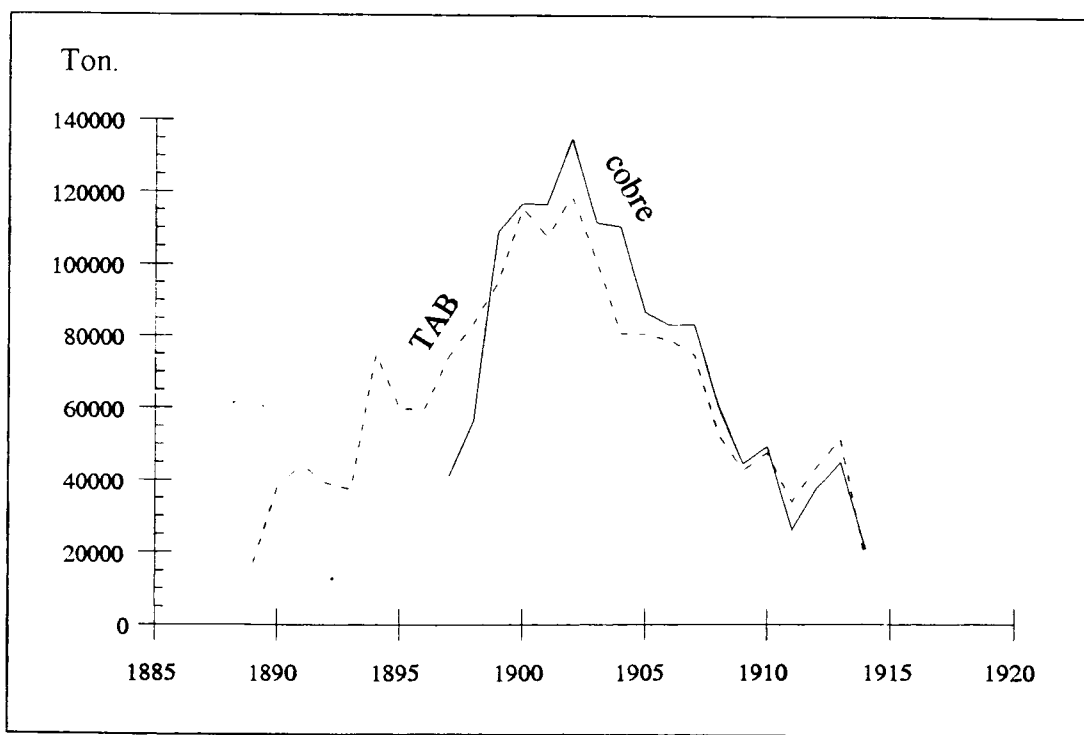



Fig. 99 - Evolução comparativa do minério de cobre português exportado para o Império Alemão e da tonelagem dos vapores de longo curso, saídos em carga do porto de Vila Real de Santo António para o mesmo destino, entre 1889 e 1917.

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatistica Especial*, 1887-1914.

A procura das pirites portuguesas por parte dos Estados Unidos da América, o grande produtor de minério de cobre do mundo [70], tem como objectivo a extracção do enxofre. Em 1892, em 1897 e em 1902, entre 12% e 15% das pirites portuguesas atravessam o Atlântico [71]. Em 1907, os Estados Unidos ocupam *ex-aequo* o segundo lugar a par da Alemanha (21%) e depois do Reino Unido, entre os mais importantes clientes das pirites portuguesas [72]. Em 1912, manterão o lugar (27%), distanciados do terceiro cliente, a Bélgica (52.936 t, equivalentes a 14%). Os valores percentuais correspondentes para as mesmas datas e referentes à posição relativa do destino "EUA" entre a tonelagem e o número dos vapores saídos de Vila Real de Santo António são em tudo semelhantes [73].

Quanto à evolução temporal da procura, ela é bastante distinta das anteriormente comentadas: desde o início dos anos 90 até à I Guerra Mundial o acréscimo é sempre contínuo (apesar de lento) e apenas entrecortado pela crise de 1909. No que toca ao número de navios envolvidos no circuito, entre 1900 e 1905, a evolução é praticamente coincidente com os quantitativos respeitantes ao destino "Reino Unido". Quanto à evolução comparativa das tonelagens para o Reino Unido e para os EUA, a primeira é largamente ultrapassada pela segunda desde 1898. Menos vapores e maior tonelagem total, quer dizer que estamos novamente perante embarcações completamente distintas, preparadas para cruzar o Atlântico. Porém, os grandes navios não transportavam apenas pirites: em 1907 e em 1912 os valores de minério de cobre com destino aos EUA e ao Reino Unido são claramente desfavoráveis ao primeiro.

A importância da Holanda para as pirites portuguesas ocorre nos anos da viragem do século: em 1897 os seus portos recebem 13% da produção; em 1902, 12%. Em 1897 encontra-se a par dos EUA e quase a par da Alemanha; em 1902, num quarto lugar *ex-aequo* com a Bélgica, depois da Alemanha, da França e dos EUA. Em tonelagem de vapores saídos de Vila Real de Santo António, a Holanda como destino representa 14% em 1897 e 10% em 1902, respectivamente. A exportação com destino à Holanda é bem delimitada no tempo e

[70] A partir dos anos 80, os Estados Unidos são também os grandes transformadores da matéria prima "pirites", após a descoberta das enormes jazidas de Montana e do Arizona, destronando a indústria galesa que controlara o processo durante dezenas de anos (cfr. D. Barton, 1968, p. 86). Sobre as fontes existentes para o estudo do fenómeno mineiro nos E.U.A., ver S. Turner *et al.*, 1985.

[71] "Los productores de ácido sulfúrico americano habían utilizado durante largo tiempo azufre siciliano para fabricar su producto. Pero en 1894 había cambiado la estructura del arancel estadounidense, lo que permitía a las piritas ibéricas competir en condiciones comparables con el producto siciliano." (D. Avery, 1985, p. 155). Sobre a importação das matérias primas minerais por parte dos E.U.A., desde o início do século, ver V. Spenser, 1972.

[72] Também para a mina espanhola de Rio Tinto, entre 1906 e a I Guerra Mundial, os EUA foram o segundo cliente, depois da Alemanha e antes do Reino Unido (J. Nadal, 1981, p. 456).

[73] R. Pettengill dá pouca importância às pirites ibéricas e nunca às importadas de Portugal: "At times american smelters also imported ores for fluxing purposes. Spain and other distant lands occasionally sent us copper ore because of good prices for pyrites in this country, or merely because ships otherwise sailing empty chose to bring ore as ballast" (1935, p. 439).

com equilibrados períodos de aumento e decréscimo: entre os 8 vapores (7.758 t) referentes a 1893 e os 7 vapores (9.407 t) referentes a 1907, registam-se os 43 vapores de 1901 (59.018 t). Quer em número de navios, quer em tonelagem, o destino "Holanda" ultrapassa o destino "Reino Unido" entre 1895 e 1903. Mas, de facto, a matéria-prima destinar-se-ia apenas numa pequena parte ao sector secundário holandês. O destino final era o interior da Europa, por navegação fluvial.

A Bélgica apresenta uma situação semelhante à que acabámos de analisar pelo período que abarca e pelos valores implicados, já que este destino é um caso particular pela relação estreita entre o outro importante núcleo mineiro português de pirites - Aljustrel - e aquele país [74]. É pelos últimos anos do século passado que o envio das pirites portuguesas para a Bélgica se torna marcante. Se em 1892 o valor entre os diversos destinos ronda os 7% para a Bélgica, em 1897, 19% do minério de cobre português seguia para os portos belgas que se colocavam deste modo à frente dos alemães, dos holandeses e dos estadunidenses. Em 1902 o valor correspondente era de 13% e, em 1907 como em 1912, de 14%. Os valores médios rondaram nesta década e meia as 53.000 t/ano [75].

Em todo este processo luso-belga, Aljustrel jogará um privilegiado papel. Não é, porém, o único interveniente. A "Mason and Barry, Limited" e o porto de Vila Real de Santo António, não deixarão, desde finais dos anos 80, de manter relações não só com os clientes como com os entrepostos belgas que comunicam com o interior do continente europeu através da densa rede de navegação fluvial. Com base nas estatísticas referentes aos vapores saídos de Vila Real, a Bélgica representava (em tonelagem), 16% dos destinos em 1892, 22% em 1897, 11-12% em 1902 e 1907 e 17% em 1912, o que a coloca nesta última data à frente da Alemanha ou da França como "cliente" de S. Domingos.

Se atendermos à evolução das exportações entre 1889 e 1917, notaremos três fases bem marcadas. Um rápido crescimento até 1896, em que se passa em escassos 8 anos, de 8 vapores e 4.984 t, para 62 vapores com 56.056 t [76]. Após a entrada em laboração mais permanente do núcleo mineiro de Aljustrel, a Bélgica, como destino das pirites de S.

---

[74] Em Maio de 1898 [a *Société Belge des Mines d'Aljustrel*, com sede em Antuérpia] obteria do Estado, a concessão da exploração em condições análogas às das outras minas. A extracção começaria logo no ano seguinte, ficando garantido o abastecimento do mercado belga." (P. Guimarães, 1989, p. 15).

[75] O mineral extraído de Aljustrel entre 1901 e 1906 totalizou 778.300 t e o cobre fino exportado as 5.000 t (G. de Beauregard *et al.*, 1908, p. 137).

[76] A Antuérpia chegaram em 1890, 10 dos 16 navios saídos de Vila Real. Porém, apenas 4 haviam partido directamente do Pomarão e Vila Real: 3 haviam feito escala em Lisboa e Porto, 1 apenas no Porto, outro em Portimão e, um último, em Lisboa, Porto e Portimão. O minério transportado totalizou 5.291 t mas não foi o único produto. Para o ano seguinte (1891), as características dos circuitos percorridos são idênticas (*Relatórios dos Cônsules de Portugal*, 1892, p. 22).

Domingos, perde progressivamente importância, entre 1896 e 1908. No entanto, esse declínio parece mais acentuado se retivermos o número de navios. A quebra progressiva nos totais de tonelagem é mais lenta: a capacidade dos vapores aumentou. Por fim, entre 1908 e o início da I Guerra Mundial acontece uma outra fase de crescimento tão acentuada quanto a primeira. Em 1913, saem de Vila Real 56 vapores com destino à Bélgica, totalizando 68.258 t. Na comparação de processos evolutivos, que temos vindo a tentar, podemos correlacionar os "destinos" Bégica e França, como "clientes semelhantes" de S. Domingos: em volume de tráfego e quanto às fases de declínio e ascensão, para as quais o período de crise de 1908-1910 funciona como charneira. A mais flagrante diferença será talvez o acume do destino "Bélgica" ocorrer um lustro mais cedo que para o caso "França".

1.3 - O período áureo da exportação mineira (1898-1908)

Os meados da década de 1890 são anos marcantes na economia europeia [77]. A hegemonia britânica no comércio internacional declina lentamente, fruto de uma grave crise interna que se iniciara por 1870 e que afecta a agricultura, a indústria e a própria sociedade inglesa. As polémicas economicistas em torno da política do livre cambismo agudizam-se na entrada do último decénio do século [78]. A ascensão rápida e ameaçadora da economia alemã é um desafio a que o Reino Unido tem dificuldade em responder [79]. Do outro lado do Atlântico desperta o poder económico e comercial de uma outra potência: os Estados Unidos da América. Este período histórico é assim determinante na reorganização dos espaços económicos europeus, sobretudo na delimitação de mercados e na procura de novas áreas fornecedoras de matérias-primas.

Os primeiros anos do século XX são de temporária prosperidade. A tonelagem total das frotas da marinha comercial aumenta largamente [80]. A Inglaterra estende e diversifica a sua rede de ligações no Oriente e na Oceânia, controlando também o crescente comércio americano através dos seus navios, que tudo transportam: emigrantes, cereais e minérios [81].

---

[77] Uma primeira e breve versão deste ponto foi apresentada em Budapeste, em 1988, à "Mediterranean. XI Conference" (J.C.Garcia, 1989-b).

[78] Cfr. M. Kirby, 1981, p. 1.

[79] O envolvimento cada vez mais forte da política externa imperial, quer nas partilhas coloniais (crise marroquina de 1905), quer nos conflitos da Europa do Sul (crise da Bósnia-Herzegovina, de 1908), liga-se, por outro lado, com a importância dada à formação de áreas de influência em territórios fáceis de explorar. Sobre o confronto económico entre o Reino Unido e a Alemanha, desde Bismarck, ver A. Imlah, 1958.

[80] Segundo D. Aldcroft: "[...] from 29 millions tons gross in 1900 to 41.9 in 1910, an increase of 45 per cent. By 1914 the world fleet was 70 per cent greater than in 1900, compared with an increase of 62 per cent in the volume of world trade." (1974-b, p. 108).

[81] Com efeito, os Estados Unidos optam numa primeira etapa, pelo fomento do comércio de cabotagem e da navegação fluvial. Entre 1867 e 1897, nenhum barco americano entrou no porto de Hamburgo e, entre 1895 e 1898, nenhum cruzou os estreitos de Gibraltar ou do Suez (M. Perpillou, 1958-b, p. 31).

Para fazer frente ao império alemão, o Reino Unido empenha-se numa última tentativa que passa por acordos políticos e diplomáticos - a *Entente Cordiale* com a França (1905) e a *Triplice Entente*, que se estende à Rússia (1907).

O sucesso económico alemão baseia-se na sua indústria naval, na sua indústria têxtil e na sua indústria química e metalúrgica. No que respeita a esta última, a existência de importantes e ricas fontes de matéria-prima no território, e uma desenvolvida investigação científica que, desde cedo, foi fomentada nas universidades e fábricas do Império, estão na base desse desenvolvimento [82]. Em 1906, a Alemanha tem mais de uma centena de firmas de indústria química que produzem uma variedade cada vez maior de novos produtos, dos farmacêuticos à fotografia, dos plásticos aos perfumes, do sabão ao vidro. Processos distintos são encontrados para o tratamento e fabrico desses produtos. A matéria-prima busca-se em quantidade, mas também em qualidade. Por isso, modificam-se os mercados e diversificam-se as áreas de proveniência dos componentes básicos [83]. O estímulo foi, porém, demasiado forte. Criaram-se excedentes que são difíceis de controlar. No fim da primeira década do século, as crises políticas sucedem-se e a depressão económica americana de 1907 vem despoletar em cadeia idênticas situações na Alemanha, no Reino Unido e na França. Um bom aferidor é o comércio marítimo internacional e a construção naval, que atingem em 1908 os seus mais baixos níveis [84]. A crise afecta os três elementos básicos do sector: os circuitos comerciais, a construção naval e a bolsa de fretes [85].

a) A nacionalidade e o destino dos navios mineiros

Analisam-se aqui os anos áureos da exportação das pirites de S. Domingos que se situam entre a crise de 1894-1895 e a de 1908-1909, através de três cortes temporais - 1898, 1903 e 1908 -, tendo como base fontes estatísticas e diplomáticas portuguesas. Tentaremos

[82] "The rapid growth in the manufacture of chemical products was one of industrial Germany's greatest sucess. [...] By 1896 Germany had 108 chemical firms with a capital of 332 million marks. [...] By 1913 Germany was producing three quarters of the world's synthetic dyes." (W. Henderson, 1975, p. 186).

[83] Cfr. S. B. Saul, 1980, p. 21.

[84] "By 1908 shipowners all over the world were said to be making losses, and much tonnage was laid up. At the end of the year between 1 1/2 to 2 million tons gross tonnage lay idle, over half of which belonged to Britain. On German company, the Hamburg-Amerika, had an average of 136.000 tons gross laid up during 1908 [...] Basically the depression in shipping was due to an imbalance between the available carrying capacity and the volume of world trade." (D. Aldcroft, 1974-b, p. 102).

[85] "Between 1901 and 1911 the shipping industry remained in a depressed state - so depressed in fact that it has been refered to as the first major international shipping depression." (*ibid.*, p. 100). Enquadrada neste mais amplo período, que pelas suas características ocorre nos estaleiros navais, a consequente baixa no preço dos fretes marítimos acontece mais localizada no tempo mas nem por isso menos dramática para os armadores e com fortes consequências: "[...] between 1907 and 1908 freights fell again, this time to the lowest level for over fifty years [...] and it was not until 1912 that they again reached the level of 1900." (*ibid.*, p. 101).

com elas reconstituir os circuitos do comércio marítimo de longo curso, a que a exportação do cobre português deu azo. Não são simples esses circuitos e S. Domingos é apenas um pequeno exemplo se recordarmos a dimensão, a extensão e a complexidade das redes criadas pelas explorações mineiras da Andaluzia ou da Sicília [86]. Atendendo à bem marcada composição por nacionalidade dos vapores que acorriam a Vila Real de Santo António (ingleses, alemães e noruegueses) e conhecendo as distintas características dessas marinhas, decidimos estudá-las em separado.

A marinha de comércio inglesa

A marinha de comércio inglesa, apesar do forte crescimento da sua concorrente alemã ao longo da última década do século XIX, quer em número de navios, quer em tonelagem, mantém ainda uma supremacia flagrante durante o período em estudo [87]. Em 1905, 56% dos transportes marítimos em todo o mundo são feitos por navios britânicos [88]. Também na construção naval o Reino Unido manterá a liderança até mais tarde: entre 1900 e 1913, 60% da tonelagem mundial é de origem inglesa [89]. Capitais sólidos investidos no ramo, um vasto império colonial, mercados alternativos seguros, circuitos fixos de longa data, são algumas das razões para que o declínio inglês na marinha de comércio seja relativamente lento [90].

No que respeita ao comércio do minério de S. Domingos, o historial da presença dos navios ingleses ilustra bem a importância do Reino Unido no contexto marítimo internacional. Durante mais de 30 anos, entre 1860 e 1880, foram os vapores ingleses os mais numerosos e assíduos frequentadores do porto de Vila Real de Santo António. O início dos anos 90, marca uma viragem nessa realidade: em 1885, sairam daquele porto 7 vapores alemães contra 54 ingleses; em 1896, sairam 120 navios alemães contra 57 britânicos. Durante os anos áureos, a Inglaterra mantém-se persistente em Vila Real: 80 a 100 vapores por ano, que representam em 1898, 47% da tonelagem bruta total saída, e 48% em 1908. Mas esta permanência não é a mesma em tonelagem bruta média por navio: em 1898, 1.342

[86] J. Nadal, 1972-b, p. 4. As fontes utilizadas, compulsadas no Arquivo da Alfândega de Lisboa (AAL) informam-nos unicamente sobre o nome do porto de proveniência ou de destino de cada navio que chega a, ou parte de, Vila Real de Santo António. Os mapas de fluxos construídos dão-nos assim uma imagem parcial mas suficientemente elucidativa dos circuitos para que, com fontes complementares, possamos refazerr o *puzzle*.

[87] D.H. Aldcroft, 1974-a, p. 56. Para a bibliografia existente sobre este tema ver ainda D.H.Aldcroft, 1984.

[88] M. Perpillou, 1958-b, p. 31

[89] C. Smith, 1980, p. 259.

[90] M. Kirby, 1981, p. 4. Os mais importantes estudos sobre este período encontram-se referenciados em H.J. Hanham, 1976.

t; em 1903, 1.490 t; em 1908, 1.552 t. Este aumento significativo da capacidade do navio reflecte-se também na tripulação média: 18 tripulantes em 1898, 19 em 1903 e 20 em 1908.

As características das rotas seguidas atestam também essa diferença. Num tempo em que o navio tende a especializar-se quanto ao tipo de mercadoria transportada e em que se fixam linhas regulares, os navios ingleses que escalam Vila Real de Santo António mantém ainda percursos irregulares e complexos. Transportam carga diversa entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo mas, particularmente, entre os portos deste mar. A Vila Real chegam (mas não directamente do Reino Unido), vazios ou em lastro (89% em 1898), a carregarem exclusivamente minério, com o qual partirão directamente para Roterdão, Stettin ou Savannah.

Através dos mapas elaborados sobre a proveniência dos navios ingleses (Fig. 100), apercebemo-nos da importância do Mediterrâneo e dos seus portos na política comercial britânica. Em 1898, 77% dos vapores chegados tinham cruzado o Estreito de Gibraltar; em 1903, 75%; em 1908, 46%. No fim da primeira década do nosso século a procura das pirites é distinta e os navios envolvidos também. Os circuitos reorganizam-se de outro modo. Os navios ingleses chegam das áreas industrializadas do Mediterrâneo Ocidental: dos portos da Andaluzia (Almeria, Motril, Málaga, Cádiz, Huelva) e da Catalunha, de Marselha, do Golfo de Génova (Livorno, La Spezia, Génova, Savona), da Córsega. Chegam também da Argélia francesa e da Sicília. Levar carvão, "tomar" carvão? Escapam-nos os passos intermédios, pelas características da fonte. Terão transaccionado frutas, trigo, azeite ou produtos "coloniais", depois de entregues os adubos, a maquinaria e os produtos químicos? Do Norte da Europa, chegam directamente poucos navios, alguns via Porto e Lisboa. Em 1898 dão entrada em Vila Real: 3 navios saídos de Newcastle, 2 de Liverpool, 1 de Newport, 1 de Cardiff e 1 de Roterdão. A viagem não compensa.

De Gibraltar chegam 14 navios em 1898, 16 em 1903. Gibraltar é quase uma escala obrigatória dos navios ingleses, como o é dos noruegueses (seus aliados), mas também de outras nacionalidades com importantes frotas, como é a alemã [91]. Barcelona vem em segundo lugar na lista dos portos de proveniência: de lá chegam 11 navios em 1898, 10 em 1903 e 7 em 1908. Um percurso em lastro de três a quatro dias é ainda compensador. De Argel, de Orão, de Cartagena ou de Alicante, os navios chegam em 2 ou 3 dias de viagem; de Marselha em 5 a 6, dos portos italianos em cerca de uma semana. A velocidade média rondaria as 10 a

[91] Em 1882, o cônsul português em Gibraltar informa que os navios estrangeiros saídos em lastro para o Pomarão "a carregar minério das minas de S. Domingos" foram os seguintes: "29 vapores e 4 escunas inglesas, e 9 vapores alemães, com a lotação total de 22.934 m^3." (*Relatórios dos Cônsules de Portugal*, 1886, p. 155).

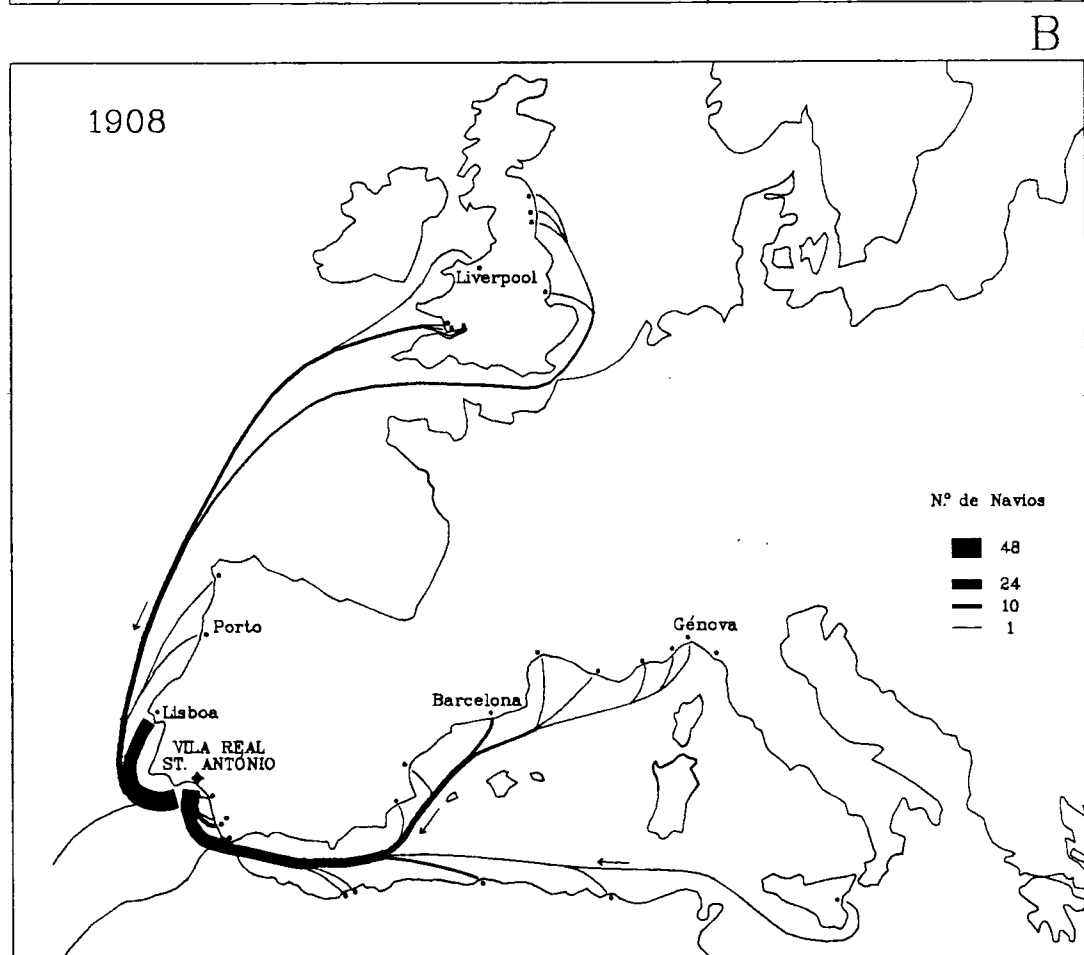
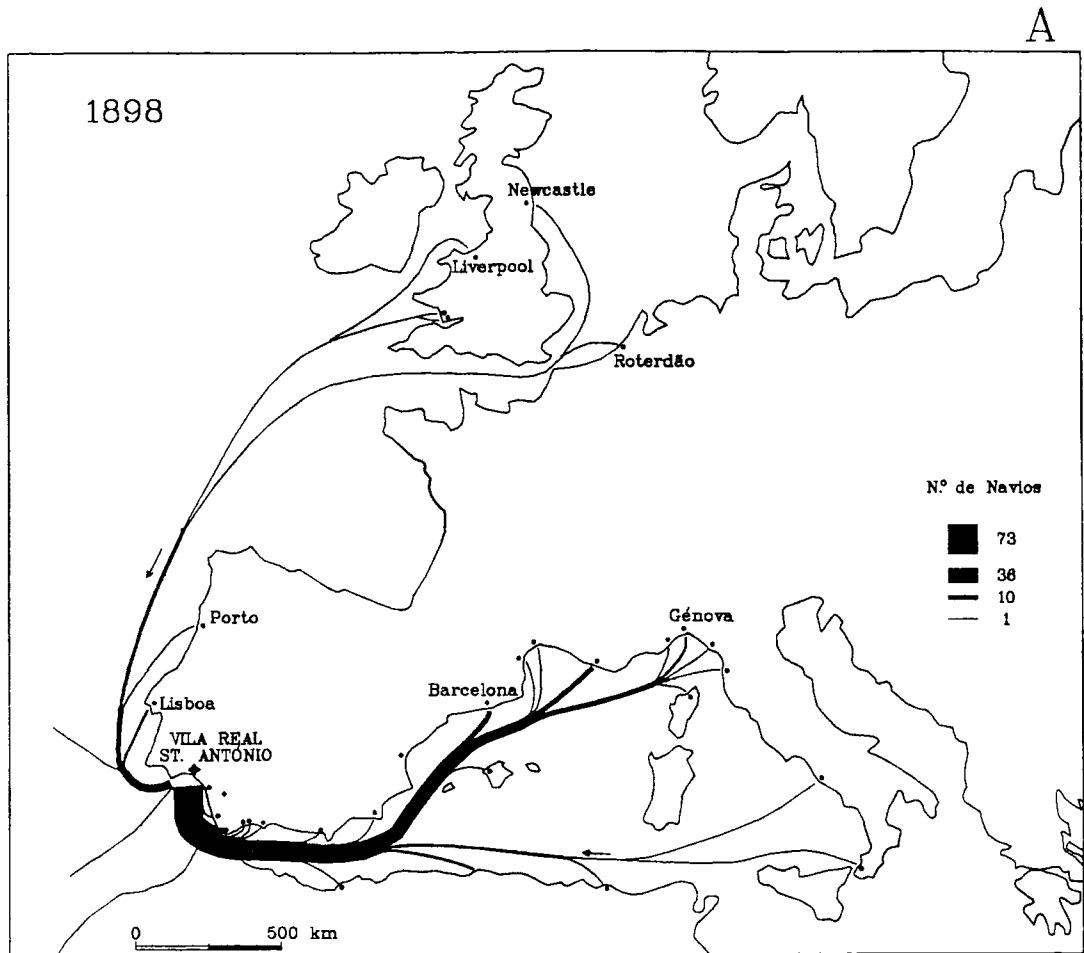
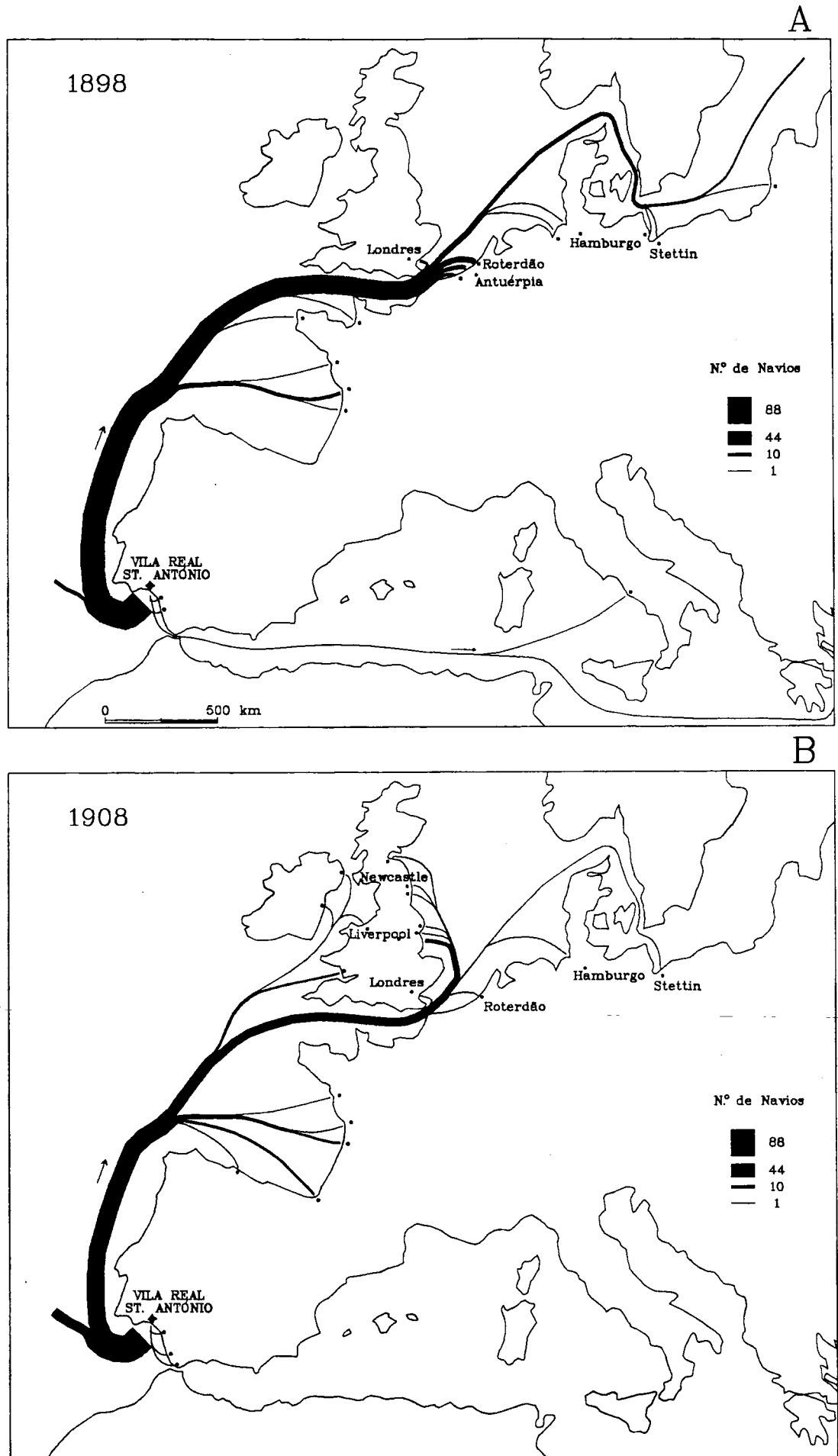
Fig. 100 – Proveniências dos navios ingleses chegados ao porto de Vila Real de S. António, em 1898 e 1908.

Fonte: AAL, *Movimento do porto de Vila Real de Santo António*.

Fig. 101 – Portos de destino dos navios ingleses saídos de Vila Real de S. António, em 1898 e 1908.

Fonte: AAL, *Movimento do porto de Vila Real de Santo António.*

12 milhas por hora. Em 1898 dão ainda entrada no porto de Vila Real: 2 navios vindos de Las Palmas e 1 de Angra do Heroísmo.

No fim da primeira década do nosso século as características dos navios alteram-se, a procura e os mercados das pirites são distintos. Mais de metade dos navios britânicos chegados a Vila Real de Santo António já não provêm do Mediterrâneo, mas sim do Norte da Europa (Fig. 100-B). Para lá se dirigem os mesmos navios. A data escolhida para o nosso último corte temporal não é, contudo, um ano médio ou um ponto intermédio numa evolução crescente, ou decrescente, nos valores globais do número de navios ou da tonelagem da marinha de comércio inglesa. O ano de 1908 é o "ano da crise", a mais grave desde há várias décadas marcadas pelo progresso permanente [92]. Assim, os números que possuímos para Vila Real sobre o movimento marítimo em geral e o inglês em particular, têm de ser enquadrados no contexto geral da crise económica que atinge largamente o sector.

Em 1908, o principal porto de proveniência é Lisboa (32 navios), ou seja, a última escala para quem circula no Atlântico, como o são igualmente o Porto e Vigo. Mas chegam 12 navios directamente dos portos ingleses: Swansea, Blythe, Cardiff, Newport, Liverpool, Newcastle, Middlesbrough. Do Mediterrâneo (como área de proveniência) a imagem é mais simples. Os portos do Estreito de Gibraltar recebem ainda grande número de navios de passagem para o Pomarão (Cádiz 9 e Gibraltar 7) mas, à excepção de Barcelona (5 navios em trânsito) e Argel (5 navios), a lista dos portos emissores é mais reduzida e com menor intensidade de fluxos: 1 navio vindo de Nice, 1 de Savona, 1 de Marselha, 3 de Orão, 1 de Alicante e 1 de Arzew.

As pirites vendem-se a quem por elas mais oferece e a relação entre nacionalidade dos navios e países de destino não é directa. Se nas primeiras décadas de exploração de S. Domingos a maioria do exportado seguia para o Reino Unido, durante os anos 90, são os portos alemães, holandeses, belgas e franceses que recebem a quase totalidade do mineral. Em 1898, o destino dos navios ingleses que saem de Vila Real de Santo António é sintomático do que acabámos de dizer (Fig. 101-A). Roterdão e Antuérpia são os portos privilegiados (17 e 11 navios, respectivamente, têm esse destino) [93] embora a maioria do

---

[92] "The total carrying capacity of the British fleet was 38 to 40 per cent greater in 1908 compared with 1900, whilst during the same period the volume of British trade increased by only about 21 per cent." (D. Aldcroft, 1974-b, p. 108) As consequências dessa realidade foram desastrosas para a marinha mercante inglesa, como já referimos: "[...] certainly after the depth of the crisis [1908] investment in ships was shecked and shipowners adopted a more cautious financial policy. The book values of fleets were reduced drastically - up to half in some cases - and the fancy dividends of the boom years 1899 - 1900 were slashed." (*ibid.* p. 111).

[93] O porto de Antuérpia teve um notável incremento no seu tráfego pelo final do século XIX, passando dos 4.500 navios entrados em 1880, a que corresponderam 3.100.000 t, para os 5.200 navios (6.700.000 t) em 1900 e os 6.800 navios (12.700.000 t) em 1910 (cfr. F. Peters, 1914, p. 7).

produto entrado seja apenas objecto de transbordo, seguindo pelo Reno para os portos fluviais do interior da Europa: para o Ruhr, para Dusseldorf, para o Alto Reno [94]. Para o Reino Unido seguem apenas 7 embarcações e todas para Londres. A costa alemã é procurada do Mar do Norte ao Báltico (Hamburgo e Stettin), a francesa da Aquitânia à Normandia (Bordéus, Rochefort, Nantes, Brest, Granville), embora estes últimos portos possam ser apenas e ainda de escala [95].

Granville é um outro caso de porto importador das pirites portuguesas. Segundo a Alfândega de Vila Real de Santo António efectuaram-se apenas duas saídas com tal destino: um vapor inglês, o *Goldchff* (de 1.223 t), chegado de Orão em lastro, a 11 de Junho de 1898, regressa a 19 de Novembro, de Angra do Heroísmo (também em lastro) para carregar minério. O cônsul de Portugal em Paris, Eça de Queiroz, no relatório referente ao ano de 1898, dá notícia das 2 entradas do *Goldchff* no porto de Granville, a 23 de Junho e a 10 de Dezembro, respectivamente, transportando em cada viagem cerca de 1.700 t de "pyrites de ferro" do Pomarão [96]. Em todos os outros vice-consulados dependentes de Paris, situados ao longo do litoral francês, da fronteira belga ao estuário do Loire, não há mais nenhuma notícia de importação da matéria-prima portuguesa quando, segundo a Alfândega de Vila Real, saíram deste porto: 4 navios para Nantes e 2 para Brest [97].

Os mais longínquos pontos onde chegam os minerais de S. Domingos são na Europa: Memel (Kaiheda, no litoral lituano) e Odessa, no Mar Negro. Dissemos na Europa, já que 9 navios ingleses atravessam o Atlântico em 1898, com destino a Savannah e a Charleston, nos Estados Unidos da América. A situação alterar-se-á. Em 1908, é o minério de cobre americano que domina o mercado mundial e aos grandes centros estadunidenses de tratamento do minério acorre a matéria-prima em bruto. Swansea, no País de Gales, e os

---

[94] Cfr. A. Demangeon *et al.*, 1935, p. 204. No início dos anos 90 a frota fluvial a vapor nos rios alemães totalizava cerca de 70.000 c/v, metade da qual circulava no Reno (Ch. Lentheric, II, 1892, p. 527).

[95] Para 1898, temos informação do cônsul português em Nantes, de que esse porto não importou pirites portuguesas, quando 4 vapores ingleses saíram de Vila Real com esse destino. Da Baixa Normandia e pelo porto de Caen exportava-se minério em parte concorrente do peninsular, com os mesmos destinos (Grã Bretanha e Ruhr) e via os mesmos entrepostos, como Roterdão (cfr. Y. Lemarec, 1912, p. 226-227). Sobre a evolução da rivalidade entre os portos do Sudoeste francês, ver J. Pinard, 1979.

[96] "As importações directas de Portugal para Grandville consistem exclusivamente de sal e pyrites de ferro. As exportações d'este porto para os nossos são rarissimas; e todos os navios que d'elle partem para Portugal, vão, como succedeu no anno de 1898, em lastro. O producto portuguez que mais incessantemente interessa Grandville é o sal, porque este porto arma uma considerável flotilha para a pesca do bacalhau na Terra Nova e na Islandia. Depois vem as pyrites consumidas por largas fabricas de productos chimicos e adubos, que dão grande actividade a Grandville. O residuo das pyrites, depois de utilizadas para a producção de acido sulfuroso, é por vezes, e em pequenas quantidades, exportado para Portugal." (Eça de Queirós, 1899, p. 1139). A. Freeland na sua edição crítica da *Correspondencia Consular* de Eça (1994), não parece ter tido em conta a publicação do relatório de Paris de 1898, no *Boletim Commercial* do ano seguinte.

[97] Bordéus recebe em 1899: 2.665 t de pirites sulfurosas portuguesas e 2.300 t de minério de cobre da mesma procedência (*Boletim Commercial*, II, 1900, p. 780).

outros centros britânicos, há muito que haviam deixado de deter esse monopólio [98]. Quanto à indústria alemã, ela necessita então de matéria-prima com outras características mas, sobretudo, devido a razões políticas, opta por outros transportadores que não os ingleses: a marinha de comércio norueguesa ou a própria marinha nacional.

O minério de S. Domingos transportado pela marinha de comércio inglesa volta a abastecer os próprios mercados e cruza o Atlântico em direcção à Geórgia, à Carolina do Sul e à Flórida. Um terço dos navios saídos de Vila Real de Santo António, em 1908, destina-se aos E.U.A.. Estes navios têm, em média, 1.820 t de carga bruta, quando o valor médio para o conjunto dos navios ingleses estudados, ronda, na mesma data, as 1.550 t A distribuição geográfica para esse ano foi a seguinte: 13 navios para Savannah, 10 para Pensacola, 5 para Charleston, 2 para Baltimore e 1 para Washington. Destinos com franca quebra são os Holandeses e os Belgas, além dos já citados alemães. Apenas Stettin e Hamburgo figuram ainda na lista. Assim, os grandes destinatários, além dos portos americanos, são os franceses entre Nantes e Rochefort e os do Reino Unido, em especial os da costa oriental da Grã Bretanha (Fig. 101-B).

A marinha de comércio alemã

Reflectindo o desenvolvimento geral do Império, a marinha de comércio alemã tem nas últimas décadas do século uma verdadeira explosão: entre 1871 e 1896, a tonelagem da sua frota aumenta cerca de 250% [99]. Em 1899/1900 é a segunda marinha do mundo, com 2.450.000 t, à frente da dos E.U.A., da Noruega e da França. Só o comércio do porto de Hamburgo representa 38 % do comércio europeu [100]. Mas há que lembrar também a dimensão dos portos de Bremen e de Stettin ou os de Antuérpia e de Roterdão, não alemães mas entrepostos para a entrada nas grandes vias fluviais que atingem os pontos mais interiores do Império [101]. De todos eles se reexporta.

O mineral português que chega à Suécia (2.623 t em 1897) [102] ou à Áustria-Hungria (3.360 t em 1898 e 9.770 t em 1903), por eles passaria [103]. Este exemplo da Áustria-Hungria

[98] G. Pettengill, 1935, p. 437.

[99] A. Pereira de Matos, I, 1900, p. 332.

[100] A. Colin, 1901, p. 18.

[101] Nos portos de Roterdão, Hamburgo e Stettin, a empresa inglesa exploradora da mina de Rio Tinto possuía armazens, em 1907 (cfr. Sebastián Coll, 1977, p. 64). Refere F. Libaudière no seu estudo sobre a navegação fluvial na Alemanha: "La statistique de l'Empire, pour 1898, accuse 13.925 km de voies navigables, dont près de 5.000 sont accessibles aux bateaux de 400 tonnes." (1899, p. 3).

[102] *Boletim Commercial,* I, 3, 1898, p. 214.

[103] *Ibid.*, 1906, p. 700-701.

(para 1898) é sintomático da configuração geográfica dos circuitos, já que o cônsul português em Trieste informa que por esse porto não foram importadas pirites portuguesas nesse mesmo ano [104]. A organização dos circuitos marítimos no Mediterrâneo *vs* a dos existentes para o Atlântico, conjugada com a navegação interior, não permitem uma tentativa de construção "teórica" sobre distâncias absolutas e distâncias-custo. Embora a estatística portuguesa *Commércio e Navegação* não indique uma única tonelada de minério de cobre exportado para o Império Austro-Húngaro entre 1894 e 1899, o cônsul de Portugal em Viena divulga os seguintes números relativos à importação de tal matéria-prima com base nas estatísticas austríacas:

1894	3.570 t	1897	4.178 t
1895	3.185 t	1898	3.366 t
1896	2.141 t	1899	7.720 t

Fonte: *Boletim Commercial*, III, 5, 1900, p. 457.

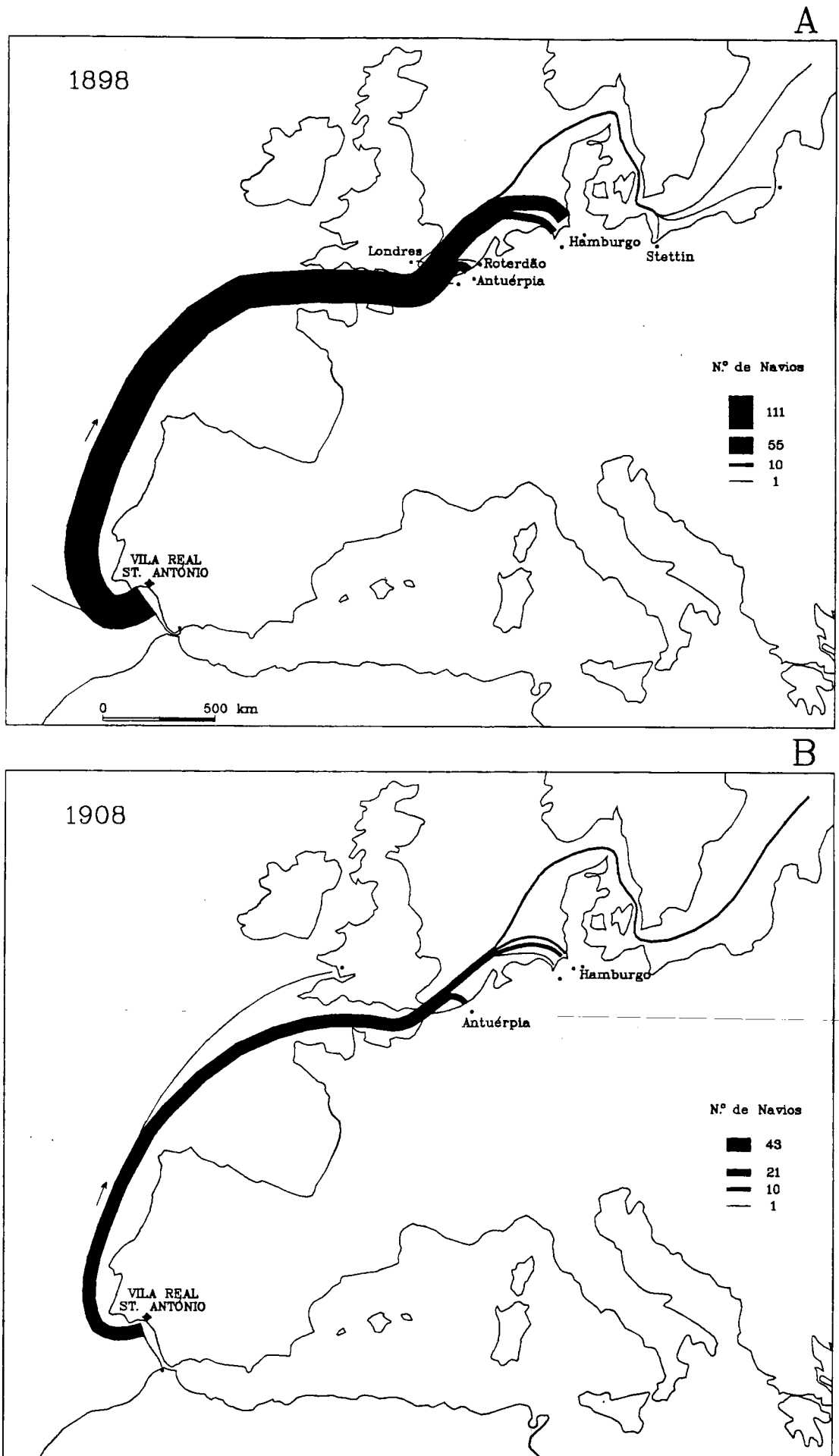
E quanto ao portos implicados na reexportação: "A exportação austriaca para Portugal é difficil de precisar, como succede na importação, por se effectuar indirectamente por intermédio de Hamburgo e Antuérpia: nas estatísticas não figura o commercio indirecto." [105]

Em 1898 a marinha alemã representava 36 % da tonelagem bruta saída do porto de Vila Real de Santo António. Esse valor sobe a 43 % em 1903 e desce a 21 % em 1908, data em que constituía somente 14 % do movimento em número de navios. O acume da presença alemã na procura do minério de S. Domingos ocorre nos primeiros três anos do século XX, quando cerca de 140 navios/ano transportavam aproximadamente 100.000 t de pirites [106]. S.

[104] E diz mais: "[...] as pirites portuguesas, que parecem superiores às espanholas, poderiam substituir estas, quando se quizesse tirar partido das circunstancias vantajosas para a sua importação, devido à supressão do porto franco de Trieste, da qual resultou a construção dos altos fornos. Poder-se-ia importar alguns milhares de toneladas; isso depende só da iniciativa dos interessados." (*ibid.*, I, 3, 1898, p. 147). Em relatório de Dezembro de 1905, o cônsul em Trieste, José de Parasi, refere como importações portuguesas naquele porto 5.626 t de pirites, contra as 41.754 enviadas pela Espanha (*ibid.*, 1906, p. 135).

[105] *Ibid.* No relatório referente ao ano de 1905, o cônsul português esclarece: "Estes dados officiaes, porem, como já V. Exª tem feito notar nos seus numerosos officios e os cônsules seus subordinados nos seus respectivos relatórios, não representam a importância ou valor exacto do commercio geral entre a Áustria-Hungria e Portugal, pois teem por base o commercio directo entre as duas nações, emquanto que o commercio indirecto que passa por intermedio de terceiros países, é muito superior e não figura na mencionada estatistica." (*ibid.*, 1906, p. 699).

[106] "Num relatório enviado pela Legação da Grã-Bretanha em Lisboa ao Foreign Office, descreve-se o crescente desenvolvimento do commercio entre a Allemanha e Portugal: De 3 a 5 vapores allemães chegam semanalmente de Bremen e Hamburgo aos portos de Portugal emquanto exceptuando os barcos de carvão, apenas ha dois vapores de carga, de Inglaterra por semana (Londres e Liverpool). Os fabricantes allemães gozam da vantagem excepcional de todas as linhas de vapores allemãs subvencionadas para todos os portos do mundo são obrigadas a acceitar e transportar mercadorias por uma tarifa reduzida que inclue o frete desde a mais próxima estação do caminho de ferro até ao porto de destino. [...] Todo o caixeiro viajante allemão é obrigado a conhecer e a falar a lingua do país onde viaja, sem o que ninguém o emprega. Os caixeiros allemães consideram do seu dever frequentar a sociedade dos seus fregueses e habitar em hotéis também visitados por estes. Os caixeiros viajantes ingleses só se dão com os seus concidadãos, affectam um grande desprezo pelos nacionais dos paises que visitam e habitam

Fig. 102 – Portos de destino dos navios alemães saídos de Vila Real de S. António, em 1898 e 1908.

Fonte: AAL, *Movimento do porto de Vila Real de Santo António.*

Domingos representa nessas datas 0,7 % da produção mundial e 22 % do total das pirites importadas pelo Império alemão [107]. Enquanto a "ascensão e apogeu" da matéria-prima enviada de Portugal ocorre, o minério espanhol não deixa de crescer em valores absolutos e, apenas entre 1898 e 1904, face à concorrência portuguesa, a sua importância relativa decai um pouco. A procura não decresce por parte do Império Alemão, que em 1908 importa cerca de 650. 000 t. Contudo, de Portugal chegam apenas 62.000 t, ou seja, 9 % do total [108]. As fontes da matéria prima são agora outras [109].

Os navios alemães que chegam a Vila Real de Santo António, entre 1896 e 1910, com uma tonelagem média inferior aos navios ingleses (880 t em 1898, 1.150 t em 1903 e 1.365 t em 1908) e uma tripulação média também inferior (15 tripulantes em 1898, 17 em 1903 e 18 em 1908), parecem mais especificamente destinados ao transporte mineiro. A percentagem de navios vindos do Mediterrâneo Ocidental (Gibraltar, Cádiz, Génova, Marselha, Barcelona e Sevilha) varia apenas entre 9 e 10 % entre 1898 e 1908. Na esmagadora maioria dos casos, o último porto visitado é Lisboa (94 dos 113 navios entrados em 1898 e 35 dos 46 em 1908), provando que se chega do Norte, num vaivém quase directo que liga áreas de produção a áreas de consumo. Em 1898 dá entrada em Vila Real um vapor alemão vindo de Bremen, sem escala.

Para Norte se dirigem os navios com percursos que pouco excedem uma semana de viagem. Em 1898, Hamburgo, Antuérpia e Bremen acolhem 89 % dos navios saídos do porto algarvio e, em 1903, os mesmos e Roterdão representam 88%. Roterdão, ou melhor, a entrada do Reno, representa o grande núcleo holandês receptor das pirites de S. Domingos, já o dissémos (Fig. 102-A). Em 1897, segundo a estatística local, foram recebidas 35.971 t (35.336 t na versão portuguesa); em 1901, 87.842 t (86.389 t *in Commercio e Navegação*). Isto indicia que de outros portos europeus se reexportava para Roterdão e este porto por sua vez enviava a matéria-prima para o interior do continente. Amesterdão, em contrapartida, detinha um pequeno papel neste comércio: em 1899 as pirites portuguesas chegadas ao seu porto representavam apenas 15% das recebidas na Holanda (8.890 t), transportadas por dois

quanto posssivel os melhores hotéis." (*Boletim Commercial*, 1901, p. 372).

[107] *Revista Minera*, LV, 1904, p. 263.

[108] *Monatliche Nachweise*, 1908.

[109] Em 1913, o cônsul de Portugal em Berlim, sintetiza deste modo o problema do minério português na Alemanha: "[...] a nossa exportação de minério diminuiu, passando dum valor de 2.248.000 marcos, há dois anos, para 1.607.000 marcos no ano passado [...] Nas pyrites foi reduzida a venda a quasi metade e o recuo é ainda maior comparado com as cifras de 1907 em que o valor da nossa exportação atingiu 2.124.000 marcos. [...] É a Espanha a principal fornecedora deste produto, seguindo-se logo Portugal. A nossa exportação do minério, excepção feita das pyrites da mina de S. Domingos e do cobre das minas de Aljustrel, bem como do wolframio [...] é ainda muito irregular e precária, ao que parece, havendo emprezas que se vêem forçadas a interromper a sua exploração quando os preços do mercado estrangeiro são suficientemente remuneradores." (*Boletim Comercial*, II, 4, 1913, p. 217 - 218).

vapores noruegueses [110].

Para alguns navios o percurso prolonga-se, contornando a Jutlândia e entrando no Báltico, atingiam os portos de Stettin (Szczecin), Danzig (Gdansk) e Memel (Klaipieda), pontos de acesso ao interior através das vias fluviais do Oder, do Vístula e do Neman [111]. À semelhança do que comentámos sobre as proveniências dos navios alemães, também os seus destinos são pouco diversificados. No conjunto dos três cortes temporais efectuados (1898, 1903 e 1908), em que foram contabilizados 273 navios alemães saídos de Vila Real de Santo António, apenas 20 (7%) não se destinavam a portos alemães ou a portos estrangeiros que ao território alemão davam acesso (Fig. 102-B). De entre essas excepções registamos os portos ingleses de Gibraltar, de Londres, de Swansea e de Middlesbrough, o americano de Savannah e, em especial, o russo de S. Petersburgo, que parece em larga medida controlado pela marinha de comércio alemã [112].

Embora nem sempre o *Boletim Commercial* discrimine a bandeira dos navios que chegam a cada porto estrangeiro com mercadorias procedentes de Portugal e, no caso dos portos alemães não eram apenas os navios dessa nacionalidade que efectuavam esses tráfego (como sabemos), será importante a informação sobre os principais centros receptores do minério português. No período áureo do "ciclo alemão" de S. Domingos, Hamburgo absorve cerca de metade da matéria-prima (48% em 1898, 53 % em 1902) e Stettin perto de um quinto (22% em 1898, 18% em 1902).

Importação de pirites portuguesas nos portos de Hamburgo e de Stettin entre 1897 e 1903 (t)

	Hamburgo	Stettin
1897	29.171	15.559
1898	33.725	15.646
1899	50.936	23.087
1900	62.063	21.667
1901	53.122	?
1902	59.901	19.974
1903	54.533	21.941

Fonte: *Boletim Commercial,* 1898 - 1904.

110 *Ibid.*, IV, 1, 1901, p. 17.

111 Sobre o papel do Oder e da sua navegação no desenvolvimento do estado Prussiano, ver Z. Wojciechowski, 1950, p. 101 e M. Jovanique *et al.*, 1951, p. 108-109.

112 Na procura das pirites por parte da Rússia como matéria prima para a sua indústria de guerra, não podemos esquecer o conflito que opôs este país ao Japão em 1904-1905. Os fornecedores (entre eles Portugal) acusaram essa situação (cfr. O. Herfindahl, 1959, p. 84).

No caso de Hamburgo, o incremento das importações de minério português é notável. No início da década de 1890, os valores rondavam pouco mais que a dezena de milhar de toneladas: 14.496 t em 1890, 10.910 t em 1893 [113]. Na viragem do século os valores surgiam multiplicados por seis [114]. Em 1910, as pirites portuguesas importadas por Hamburgo não vão além das 1.000 t , o que significou uma quebra drástica [115].

Para Stettin possuímos sintomáticos números divulgados pelo cônsul português, referentes ao ano de 1900. Foram importadas naquela cidade 61.215 t de pirites, das quais 21.667 vindas de Portugal, o que representa cerca de 35%. Esse produto português, por seu turno, representou no mesmo porto, 97% no total das importações idas de Portugal [116]. Finalmente, dois exemplos menores: Bremen e Dantzig. No porto de Bremen, a importação de pirites portuguesas rondava os dois milhares de toneladas: 2.374 t em 1910 e 1.900 t em 1912 [117]. Quanto a Dantzig, um dos mais afastados destinos da matéria-prima de S. Domingos, ele não parece ter sido um notável núcleo receptor. Mesmo para os anos fortes da presença alemã entre os compradores, a Dantzig chega apenas uma pequena parte [118]. O factor distância pesa já ao longo da costa báltica.

A marinha de comércio norueguesa

A marinha norueguesa, com uma já longa tradição como transportadora no comércio marítimo internacional, está também envolvida na exportação do cobre de S. Domingos. Aliada da Inglaterra, à semelhança de Portugal, e de igual modo país periférico na Europa industrializada, a Noruega viria a conseguir, graças à protecção britânica, a sua independência da Suécia, em 1905. A importância do papel da sua frota nos circuitos

[113] *Relatórios dos Consules de Portugal,* 1890, p. 51 e 1893, p. 32.

[114] O consul de Portugal em Hamburgo informa: "Portugal na importação d'este ultimo artigo occupa o segundo lugar, o primeiro é occupado pela Espanha em 1904, com 90.783 kg." (*Boletim Commercial,* 1904, p. 247).

[115] *Boletim Commercial,* 1911, p. 1513.

[116] *Ibid.,* V, 1, 1902, p. 3. A propósito de Stettin como porto franco, escreve M. Vieira da Silva: "Stettin, cidade marítima da Prussia septentrional, possue estabelecimentos industriaes consideráveis [...] A zona franca estabelecida no novo porto abrangerá, logo que terminem as obras, uma área de 22 hectares, e 4.350 metros de caes. Os caes e armazens são servidos por linhas ferreas, occupam 5,46 hectares e serão em número de 10, mas ainda não estão concluídos. E, não obstante a concorrencia que lhe faz Hamburgo e os trabalhos de construção não estarem concluidos, é certo que o commercio continua progredindo." (1906, p. 112).

[117] O ano de 1911 é de baixa: apenas são importadas 599 t. Para essa data poderemos no entanto ter uma imagem comparativa entre os minérios e os restantes produtos idos de Portugal: Cortiça - 5.446 (t) ; Vinho - 1.615 (t) ; Desperdícios de cortiça - 1.101 (t) ; Sal - 1.038 (t) ; Pirites sulfurosas - 599 (t) (*Boletim Commercial,* I, 7, nova sér., 1913, p. 27).

[118] Informa o cônsul português em 1899: "[...] em Dantzig se recebeu de procedência portuguesa, no 1° semestre do ano, unicamente um carregamento, consistindo este em minério de ferro no valor de 2.364$000 réis, transportado em um vapor alemão de 1400 toneladas, procedente de Pomarão." (*Boletim Commercial,* II, 11, 1899, p. 987). Para o segundo semestre de 1902, os valores também não serão importantes: 3 vapores alemães e um inglês (totalizando 5.250 t) chegam com minério de enxofre.

comerciais ingleses tem um não pequeno peso nesse processo político [119].

Em 1880, a marinha norueguesa é a terceira do Mundo à frente da francesa, da alemã e da holandesa: 120.000 t em 1825, 300.000 t em 1850, 1.000.000 t em 1870, 1.500.000 t em 1880 [120]. Vinte anos depois será a quarta, com o aparecimento da marinha estado-unidense. A existência de apetrechados arsenais para a construção de navios, de uma mão de obra especializada e barata, como também a tradição do transporte de matérias primas, são razões que implicam fretes a preços baixos por parte dos navios noruegueses e, portanto, a sua procura como transportadores [121].

A bolsa de fretes é mais lenta a reagir aos acontecimentos que a bolsa de valores, a preparação para o abastecimento e manutenção do navio requer muita antecedência e os contratos são também assinados muito antes que fortes flutuações nos mercados internacionais produzam a sua influência [122]. Em todo este processo são os noruegueses especialistas, tirando partido das características únicas da sua marinha. Uma delas é a manutenção da vela, mas por todo o Mundo o vapor ganha rapidamente força. A crise atingirá de forma dramática a marinha norueguesa [123]. No seu relatório publicado em 1893, o cônsul português em Christiania faz uma sinópse do problema: "Les progrès eussent été plus satisfaisants si les norvégiens eussent su renoncer à temps à cultiver la navigation à voiles. Le nombre des sinistres a singulièrement augmenté. La demande de matelots par la flotte commerciale a diminué, et beaucoup de navires norvégiens ont dû et doivent encore chercher à se placer sur des navires étrangers. [...] Les frets sont restés stationnaires ou ont même baissé relativement à l'année précédente, et beaucoup de voiliers ont dû désarmer." [124]

Apesar das crises e da concorrência cada vez mais forte, os armadores noruegueses conseguiram ainda sobreviver quase duas décadas, graças aos circuitos alternativos ou

---

[119] "Just as in the 1820 's, England was still Norway's best costumer in the 1880 's. British politics determined to a large extent what happened in the Norwegian economy during the nineteenth century. The other important characteristic of the norwegian economy in the period relates to the high degree of economic self-sufficiency. The insignificant role of money, the strenght of tradition and the economic isolation prevalent in the rural sector of the country." (S. Lieberman, 1970, p. 116).

[120] J. Worm-Mueller, 1937, p. 254.

[121] A. Pereira de Matos, I, 1900, p. 358-359. Durante os anos 70 é a marinha de comércio norueguesa a grande transportadora do trigo americano para a Europa, no início da década de 1890, 90 % da madeira canadiana chega ao mesmo destino em vapores noruegueses. Há notícias deles em todo o Mediterrâneo, em Marselha ou em Esmirna. Como a carroça de "Mãe Coragem", há navios noruegueses que vendem mercadorias aos beligerantes na Guerra de Crimeia (Worm-Mueller, 1937, p. 255-257). Os navios implicados nestes circuitos são também o protótipo dos transportadores de carga múltipla: "Un même bateau peut fort bien prendre à la fois du riz, du blé, de la laine, et des minerais de cuivre, pour constituer un chargement complet." (M. Perpillon, 1958-b, p. 6).

[122] *Ibid.*, p. 8.

[123] "La terrible crise qui commença vers 1870 et fit rage présqu'aux environs de 1900 ruinant de nombreux armateurs, changeant tout le caractère de la côte sud et obligeant ses habitants à chercher d'autres métiers ou à émigrer, était due à un nouveau triomphe de la téchnique: la votoire du bateau à vapeur." (Worm-Mueller, 1937, p. 260).

[124] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 26, 1893, p. 5.

Fig. 103 – Proveniências dos navios noruegueses chegados ao porto de Vila Real de S. António, em 1908.

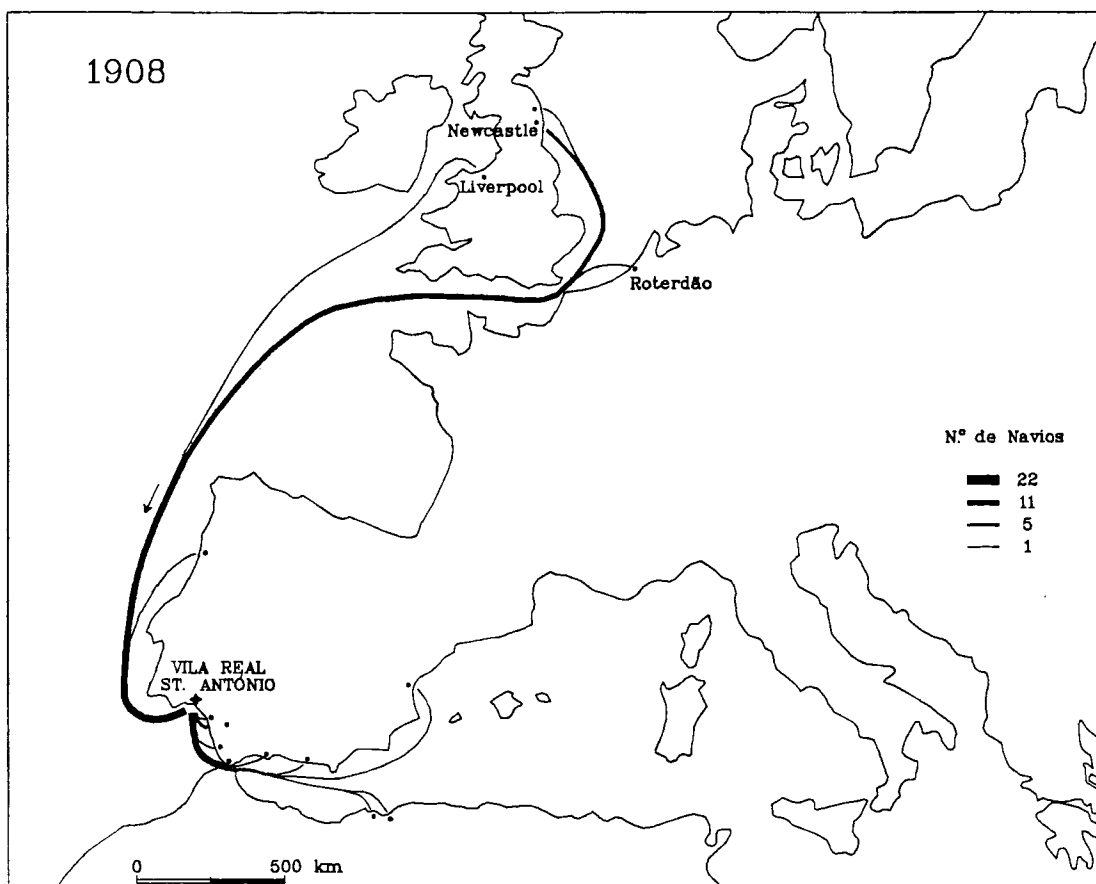
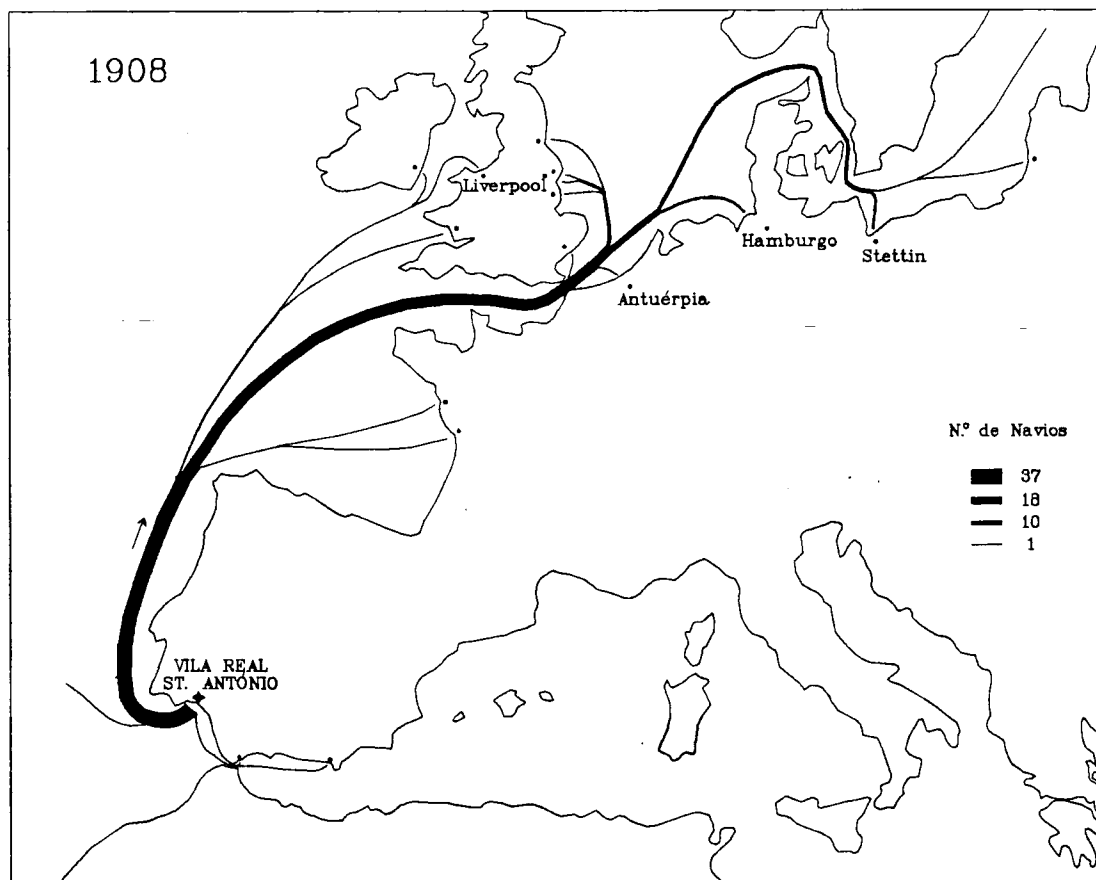



Fig. 104 – Portos de destino dos navios noruegueses saídos de Vila Real de S. António, em 1908.

Fonte: AAL, *Movimento do porto de Vila Real de Santo António.*

longínquos e aos fretes menos procurados [125]. Contudo a par da vela, fortes investimentos nos navios a vapor, marcam os anos 90 da marinha de comércio norueguesa. Em 1876, o vapor representava apenas 16% da frota norueguesa, em 1913, rondará os 76% [126].

Em Vila Real de Santo António a presença da bandeira norueguesa inicia-se na década de 1880: em 1885 chegam três navios; em 1898, 17; em 1903, 31; em 1908, 40; dois anos depois, 55. Um acréscimo lento mas seguro, como a da tonelagem média das embarcações: 930 t em 1898, 1.000 t em 1903 e 1.100 t em 1908. A tripulação ronda os 15 a 16 homens. Em 1908 a marinha norueguesa representava em Vila Real de Santo António, 14 % do movimento do porto [127]. São sempre vapores, os navios noruegueses que entram no estuário do Guadiana, no início do século. O carregamento de mineral no Pomarão é apenas uma etapa de longas e permanentes viagens: a maioria chega com carga "diversa" que raras vezes se especifica como "carvão" ou "ferro".

A proveniência do Mediterrâneo Ocidental por parte dos navios acentuava-se progressivamente: 24 % em 1898, 43 % em 1903 e 54 % em 1908. Não há dúvida que os "circuitos dos noruegueses" se expandem e se ramificam. Os destinos decalcam, em parte, o que havíamos visto para a bandeira inglesa, embora os vapores nos pareçam mais servir os portos da Grã-Bretanha que os próprios britânicos. Vejamos com um pouco mais de cuidado essa evolução. Em 1898, as proveniências dos navios noruegueses diziam respeito maioritariamente aos portos ingleses (10 num total de 16), em especial Newcastle mas também Newport, Cardiff e Liverpool. Em 1903 essa proveniência está repartida em igualdade de circunstâncias, com os portos do Mediterrâneo. Em 1908 agudiza-se esse processo (Fig. 103). Os navios de bandeira norueguesa chegam, por um lado, em grande quantidade, do Mediterrâneo mas de curtas distâncias (Valência, Orão, Málaga, Garrucha,

---

125 "[...] les grands voiliers en fer et en acier ont navegué jusqu'à la Grande Guerre dans les eaux lointaines et, pendant la guerre même, ils ont eu une courte renaissance." (Worm-Mueller, 1937, p. 260).

126 Recorremos uma vez mais aos relatórios dos cônsules portugueses: "[...] o ano de 1898 foi excelente para a marinha norueguesa a vapor. A melhoria começou em 1896, acentuou-se em 97 e mais ainda em 98. Não há portanto demasiados meios de transporte disponíveis, como se pretende fazer acreditar, e supõe-se que o ano de 99 será tão bom como aquele que findou. Não é possível enumerar aqui senão os principais factores dessa melhoria, e que foram, primeiramente, a riqueza das colheitas nos EU, na Birmania e na Índia, o grande pedido de embarcações da República Argentina, e, enfim, as greves inglesas na construção de navios." (*Boletim Commercial*, II, 5, 1899, p. 510). K. Hildebrand sintetiza deste modo esse momento de viragem no sector chave da economia norueguesa, que era a marinha de comércio: "[...] il ne existait qu'une possibilité immédiate de mantenir, au moins partiellement, la position norvégienne: c'était de se spécialiser dans les secteurs de la navegation internationale, où les services de vaisseaux les plus modernes étaient encore trop chers, et où les vaisseaux d'un type le plus traditionnel, ou de qualité médiocre, pouvaient encore se révéler concurrentiels. La proportion de navires à voiles demeurait important la Norvége se specialisait dans les vaisseaux à faible tonnage: elle achetait à l'Angleterre des navires à vapeur usés et un peu démodés, mais encore utilisables, à condition de les traiter soigneusement et de les réparer continuellement." (1972, p. 308).

127 Não deixa de ser sintomática a colocação de um Consul Geral em Portugal de nacionalidade norueguesa, representando os reinos unidos da Suécia e da Noruega, à semelhança do decidido para a Espanha e para a Bélgica, pelos últimos anos de Oitocentos (cfr. J. Fol, 1978, p. 124).

Gibraltar) e, por outro, de portos ingleses, como Newcastle, Liverpool ou Blyth. Estarão assim implicados nos circuitos das pirites, navios de características distintas: os que se dedicam quase em exclusividade ao transporte do minério e os que aproveitam rotas diversificadas de distribuição de produtos para, no regresso, rentabilizarem o trajecto [128].

Os destinos são bastante mais diversificados. Em 1898, dos 17 navios noruegueses saídos de Vila Real: 11 rumaram aos portos de Londres e do Mersey, 3 aos de Stettin e de Harburg, 1 ao de Gant, 1 ao de Amesterdão e 1 a Charleston, nos Estados Unidos da América. Em 1903 são 20 os diferentes pontos atingidos pela marinha de comércio norueguesa. Em 1908 esses pontos têm uma interessante repartição geográfica (Fig. 104). Salvo os casos esporádicos dos portos franceses (Nantes e Chantenay), belgas (Antuérpia) e russos (S. Petersburgo), os portos de destino dividem-se entre os alemães (menos mas visitados com maior frequência) e os ingleses (mais mas repartidos por todo o litoral do arquipélago). Os dois importantes portos alemães receptores de minério de S. Domingos são Stettin e Harburg; de entre os múltiplos portos ingleses contam-se Hull, o Mersey, Dublin, Middlesbrough, Manchester, Swansea e Ipswich.

A Noruega será uma das grandes vítimas na I Guerra Mundial: apesar de conservar o seu estatuto de país neutral, os seus navios são repetidamente atingidos pelos beligerantes [129]. Em números globais a Noruega perdeu 329 navios totalizando 1.240.000 t, o que representou 49,3% da sua frota. Seriam particularmente procurados como alvo os vapores que transportavam matérias-primas para os portos dos países em conflito e, de entre elas, naturalmente os minérios tão necessários às indústrias da guerra [130].

b) Os circuitos de comércio dos navios mineiros

A reconstituição dos destinos das pirites portuguesas, segundo as principais nacionalidades implicadas no seu transporte, permitiu-nos detectar a existência de circuitos de comércio marítimo de longo curso com características bem distintas. Os espaços envolvidos são, por um lado, o Mediterrâneo Ocidental e, por outro, o Atlântico Norte. O

---

[128] Para o porto de Newcastle e com referência ao ano de 1908, informa o cônsul português terem saído com destino a Vila Real de Santo António, 5 navios ingleses e 12 noruegueses, o que não deixa de ser uma nota importante sobre quem está, de facto, implicado no transporte das matérias-primas. A imagem tornar-se-á ainda mais forte se confrontarmos esta fonte com a que temos vindo a seguir com maior cuidado, a estatística aduaneira. Em 1908 chegaram a Vila Real de Santo António, 7 barcos noruegueses e apenas 1 inglês, vindos directamente de Newcastle. Terão os outros feito "imprevistas" escalas?

[129] Cfr. "Marinhas de Comércio" ... 1917, p. 111.

[130] "Le mardi 17 Janvier 1917, le bateau *Ymer*, de Bergen, chargé de mineral d'Espagne à destination de l'Angleterre, fut torpillé dans le golfe de Biscaye." (Worm-Mueller, 1937, p. 267).

primeiro funciona como área de proveniência de grande número de navios que chegam a Vila Real de Santo António. O segundo subdivide-se entre o litoral da Europa Ocidental (Mar do Norte e Mar Báltico) e a costa Sudeste dos Estados Unidos. A relação com as ilhas Atlânticas (Açores, Madeira e Canárias) é mínima, quer como proveniência, quer como destino. Procuraremos descrever os circuitos de comércio marítimo segundo essas áreas, dando especial ênfase ao Mediterrâneo Ocidental, por ser um espaço de imprescindível análise para a compreensão do complexo processo da circulação das pirites.

O Mediterrâneo

O comércio marítimo no Mediterrâneo Ocidental liga os países da Europa do Sul e do Norte de África ao Norte da Europa. Do Sul seguem matérias-primas (minérios, cortiça) e produtos alimentares (cereais, azeite, peixe salgado); do Norte chegam madeira, carvão e, sobretudo, produtos da indústria transformadora [131]. O transporte faz-se por via marítima, já porque a construção do caminho de ferro avança lentamente nos países do Sul, já porque os produtos (na maioria não perecíveis) permitem percursos longos e demorados.

Face a essa actividade intensa e em função da sua posição geográfica (na ligação entre o Mediterrâneo e o Atlântico) Portugal mantém pela viragem do século uma notável rede diplomática (consuldados e vice-consulados) em torno desse importante espaço comercial e marítimo [132]. Para além do embaixador ou cônsul geral estabelecidos na capital de cada país, era nos portos marítimos que estavam localizadas as representações consulares: quer para os países do Sul da Europa, quer para os do Norte e também nos outros continentes. As razões passariam logicamente pelas características de Portugal como país marítimo (ainda que com uma frota insignificante) e pela importância, nesta altura, do comércio por mar. Com concentrações no Golfo de Cádiz (por razões de proximidade) e no Golfo de Génova (pelas relações comerciais existentes), as representações portuguesas pontuam quase uniformemente as costas espanhola e francesa [133].

Os portos do Mediterrâneo (de funções múltiplas) são visitados pelos navios que

[131] Cfr. M. Launay, 1889, p. 446 e L. Addicks, 1970, p. 6.

[132] O mesmo acontecia com as outras redes consulares das quais o exemplo é a inglesa (cfr. R. Sánchez Mantero, 1985, p. 349).

[133] Essa repartição estende-se desde os grandes portos de Málaga, Barcelona e Marselha, até aos pequenos como Motril, Torrevieja ou Port-Vendres, sem esquecer as Baleares. A organização também se estabelece ao longo do litoral: de Ayamonte a Cartagena, os vice-consulados estão subordinados a Cádiz, dessa cidade à fronteira francesa dependem de Barcelona, etc. (cfr. M. F. Alegria *et. al.*, 1984, p. 143). A estratégia parece diferente para Itália: só no Sul e na Sicília, encontramos concentração de vice-consulados. O restante território é controlado pelos cônsules gerais de Livorno, Nápoles, Veneza ou Ancona e o mesmo se passará para a Grécia, e para as ilhas de Malta e da Sardenha.

transportam carga diversa, vértices de uma viagem de percurso poligonal [134], que se altera ao sabor da oferta dos produtos (boas ou más colheitas), da procura de mercados ("alta" ou "baixa" nos preços dos minérios) ou ainda dos acontecimentos internacionais. Os vapores dominam no final do século e a sua manutenção no espaço mediterrâneo passa pelo estabelecimento de pontos estrategicamente localizados para a "tomada" de carvão: Gibraltar (310.000 t em 1899), Malta, Argel, a costa turca [135]. A reconstituição dos circuitos contempla também as restritas áreas industrializadas dos países do Mediterrâneo (a Catalunha, a região de Marselha) [136]. Uma terceira função dos portos é a de ponto de ligação entre distintos tipos de transporte ou mudança dentro do mesmo, relacionando áreas do interior do continente com outras, além mar. Génova, por exemplo, é ponto de entrada na Itália do Norte, como Marselha o é para a Suiça e para o Sul da Alemanha. A ligação entre o Mediterrâneo e o Atlântico, a Sul, é também possível por navegação interior pelo Canal du Midi e o Garona, passando por Toulouse e Bordéus [137].

O Pomarão e Vila Real de Santo António têm no início do século um privilegiado momento da sua existência, como um dos "nós" dessa complexa e extensa rede de relações que, temporariamente, se estabelece entre o mundo mediterrâneo e o mundo atlântico, através da marinha estrangeira e em função das flutuações económicas internacionais [138].

O Mar do Norte e o Mar Báltico

A principal ligação existente entre os portos mineiros do Guadiana e o exterior é o Norte da Europa. Quer em número de navios, quer em volume de mercadorias, os fluxos são intensos nos dois sentidos. Através da discriminação das diversas nacionalidades envolvidas no tráfego, analisámos os portos receptores das pirites portuguesas e os que serviam de

[134] M. Perpillou, 1958-b, p. 6.

[135] "O carvão é o principal negócio de Gibraltar [...] A entrada de vapores para tomar carvão é importante, neste ano [1899] receberam eles 310.000 toneladas. Muitos vapores, com prejuizo para Gibraltar, vão tomar carvão em Malta e Argel, onde há maior facilidade para o fornecimento desse combustível." (*Boletim Commercial*, III, 6, 1900, p. 550) Para 1898 possuímos informação consular sobre as ligações entre os portos de Argel e Orão e o Pomarão, que podemos confrontar com os dados que recolhemos no Arquivo da Alfândega de Lisboa. Segundo a primeira fonte saíram de Argel para o Pomarão 3 navios (com 2.616 t) e de Orão com o mesmo destino, 7 (com 5.562 t) (*ibid.*, III, 7, 1900, p. 604). De entre as diversas bandeiras analisadas com base na segunda fonte, apenas a inglesa ligou Argel a Vila Real com 5 navios e Orão e Vila Real com 2.

[136] Será (por exemplo) via portos franceses que entrará na Argélia, em 1898, minério de cobre português no valor de 1.893.418 francos (*ibid.*, IV, 12, 1901, p. 788). Marselha recebeu nesse ano, 302 t de pirites portuguesas, segundo informação consular (*ibid.*, IV, 3, 1901, p. 90).

[137] Cfr. R. Marconis, s.d., I, p. 149.

[138] León Poinsard refere quanto às ligações mediterrânicas do Pomarão: "[...] on a construit un petit port où des vapeurs revenant de la Méditerranée chargent le minerai comme fret de retour, à des prix très bas; 300.000 tonnes partent ainsi chaque année de São Domingos à destination des pays du nord." (I, 1910, p. 214).

últimas escalas antes da chegada a Vila Real. Quanto aos primeiros, que se estendem do Golfo da Biscaia ao da Finlândia, concentram-se (pelo movimento marítimo) em faixas de litoral, mais ou menos importantes, em função da distância aos troços duros dessa costa industrializada. Assim, consideramos "troços duros" o litoral oriental da Inglaterra, a costa Sul do País de Gales e as "bolsas" de Antuérpia-Amesterdão e Bremen-Hamburgo. Uma segunda classe de faixa litoral fortemente receptora, compreende a costa ocidental inglesa e a costa atlântica francesa, de Bordéus ao Canal da Mancha. Numa terceira classe incluímos a costa báltica alemã e, mais esporadicamente, os portos irlandeses e russos. Com base nos cortes temporais, as áreas de proveniência são bastante restritas: a costa oriental de Inglaterra, o litoral Sul do País de Gales e o litoral holandês e alemão do Mar do Norte [139]. Dos portos aí situados atinge-se directamente a foz do Guadiana, eventualmente com escala no Porto ou em Lisboa.

Se esta é a repartição qualitativa das áreas de proveniência neste circuito comercial Sul-Norte, a quantitativa é mais concentrada sobre os portos marítimos do Porto e, sobretudo, de Lisboa. A capital portuguesa é quase sempre o último lugar escalado e a explicação prende-se naturalmente com as suas funções de mercado consumidor (e entreposto para o mercado nacional) de grande número de produtos, que os navios a caminho de Vila Real e do Pomarão trazem das áreas industriais da Europa do Norte [140]. No caso da marinha de comércio alemã implicada no circuito das pirites, como referimos, o sistema é exemplar [141]. Dos portos britânicos e nos navios que vêm em busca das pirites, um dos produtos que chega a Vila Real e ao Pomarão é o carvão imprescindível para os diversos trabalhos na Mina de S. Domingos [142].

---

[139] As referidas áreas da Grã-Bretanha são aquelas onde se concentram os grandes núcleos de empresas químicas cuja distribuição geográfica foi analisada por P.Perry (1975, p. 97).

[140] Lisboa é também o porto de entrada de produtos alemães em Espanha como dá conta Moral y Cañete a propósito das relações comerciais entre Hamburgo e os portos espanhóis: "Alguna carga llevan para la Peninsula los buques de la Compañia transatlantica Hamburg-Sudamerikanische Dampfschiffahstsgeselschaft con transbordo en Lisboa, desde donde continua por tierra à nuestro país." (1886-87, p. 426).

[141] Em 1903, dos 119 navios daquela nacionalidade chegados a Vila Real, 98 haviam visitado Lisboa como última escala e 7 o Porto, o que representa 88% do tráfego. No seu relatório de fins Dezembro de 1912, o cônsul português em Berlim, Alberto de Oliveira, testemunha esse processo, apelando para um melhor aproveitamento do circuito comercial, tendo em vista a exportação de maior número de produtos nacionais: "Nas margens do Tejo, a montante de Abrantes, existem schistos silorianos, chamados Amfelitas, que são muitíssimo aproveitáveis para a fabricação, em grande escala, de tintas. É certo que se trata de materiaes pobres cujo valor se diria que não comporta o frete e demais despezas de transporte. Mas as emprezas de navegação alemãs que vivem do comércio com Portugal, levando daqui as mercadorias, na volta vão ao Guadiana buscar o minério da mina de S. Domingos, que não é mais valioso que os materiaes acima indicados." (*Boletim Commercial*, III, 6, 1913, p. 218).

[142] O cônsul de Portugal em Cardiff informa que em 1913 foram exportadas daquele porto as seguintes quantidades de carvão para os portos portugueses: "Lisboa - 539.926 toneladas, Porto - 104. 267 toneladas, Vila Real de Santo António - 6.833 toneladas, Figueira da Foz - 1.941 toneladas, Portimão - 1.155 toneladas, Faro - 557 toneladas, Viana do Castelo - 379 toneladas, Lagos e Olhão - 226 toneladas." (*ibid.*, III, 4, 1914, p. 219) Vemos assim que num total de 655.287 t importadas por Portugal, Vila Real de Santo António representou apenas 1%. Com o início da guerra chegará àquele porto ainda menos quantidade no ano seguinte: 1.062 t (*ibid.*, IV, 4, 1915, p. 171).

Há muito que o corpo consular creditado em Cardiff, porto animado de um intenso tráfego marítimo com Portugal (e especialmente com Vila Real de Santo António) mas quase exclusivamente efectuado por navios estrangeiros, alertava para o interesse que haveria no aproveitamento dessa ligação para nela se introduzirem produtos portugueses transportados por bandeira nacional ou não [143]. O apelo de Cardiff não tem (nem pode ter) resposta como não a pode ter de qualquer outro porto europeu disponível para os produtos portugueses. Em 1912, o relatório do cônsul português em Roterdão é desencorajador: "Para um português patriota e desejoso de ver florescer o seu país, há uma nota triste no meio deste enorme movimento: nunca nos aparece à vista a bandeira portuguesa; há cinco anos que não entra neste porto um navio nacional." [144]

A travessia do Atlântico

Em *The United States foreign trade in copper by classes and countries (1790-1932)*, R. Pettengill omite Portugal entre os parceiros comerciais dos Estados Unidos nos circuitos internacionais das pirites. Todo o minério importado da Península Ibérica parece encontrar-se em conjunto na estatística analisada [145] e se pouca atenção é dada à matéria-prima em bruto e destinada ao aproveitamento do enxofre, muito menos importância terá a sua entrada com vista à extracção do cobre, já pelos fracos teores desse metal na unidade do minério (o que não compensaria por si só o transporte), já pela concorrência das próprias pirites americanas [146]. Segundo a estatística portuguesa o minério de cobre exportado, por navios estrangeiros, para os Estados Unidos foi de 90.919 t em 1904 e de 94.352 t no ano seguinte. Datas culminantes, aliás, de uma evolução sempre ascendente pelo menos desde

[143] Diz o cônsul no seu relatório referente a 1911: "Julgo que a navegação portuguesa podia aqui desenvolver-se mais, vindo vapores carregar carvão, trazendo toros de madeira e outros generos nacionais, como conservas, rolhas, batatas, cebolas, frutas, massa de tomate e sardinhas que podiam facilmente ter saida, não se esperando as remessas de Liverpool e não se perdendo por falta de mercadoria em stock muitas vezes a ocasião da venda. É o que fazem os espanhóis, que mantêm uma assaz avultada navegação." (*ibid.*, 1-3, 1912, p. 67).

[144] *Ibid.*, nova sér., II, 5, 1913, p. 304.

[145] A propósito das importações de minério de cobre em geral, para o período 1893-1914, comenta o autor: "Considerable Spanish pyritic ore was imported for its sulphur during the last third of the nineteenth century, but its copper content was not recorded. In only five years were there any imports from Spain classed as copper ore: namely, 1886, 1887, 1888, 1892 and 1893. Some of these may have represented cinders from ore burned at the mines. Beginning in 1909, the table giving imports of copper ore recorded large quantities from Spain. Whether this was due to a change in statistical procedure or to the beginning of an actual influx of distinctly cupriferous materials, the writer has been unable to determine. At any rate, annual imports from Spain in this class never exceeded seven per cent of the total ore imports in any year prior to 1915." (R. Pettengill, 1934, p. 144-145).

[146] "Spain: Copper had been shipped in various forms from Iberian mines to British smelters and refiners for many years before any appreciable amounts came directly to the United States, but the cheapness of American electrolytic refining apparently proved strong enough to divert even this long established trade. At any rate, import of blister copper from Spain began in 1906 and rose to fairly considerable heights in 1913 and 1914 (over 30.000.000 pounds)." (*ibid.*, p. 163).

1897 [147].

Todos os fretes marítimos são feitos por bandeira não americana [148]. Com base nos cortes temporais efectuados são especialmente os vapores ingleses que asseguram esse transporte mas também alguns noruegueses. Os destinos distribuem-se ao longo da costa Sudeste dos Estados Unidos, de Baltimore a New Orleans, passando por Pensacola, Charleston e Savannah, com especial incidência nestes dois últimos portos. Aí se concentravam grandes núcleos de indústria química. No regresso transportariam muito provavelmente cereais e madeira , destinados aos mais diversos portos da Europa.

Ainda que anterior ao tempo em análise, não queríamos deixar de dar um exemplo, entre centenas de outros, de um "périplo" efectuado por um navio de transporte internacional no Atlântico Norte, tendo naturalmente em conta as alterações das características técnicas dos navios, das bandeiras presentes e das mercadorias transportadas. O caso que retivemos refere-se à viagem de Antero de Quental à América do Norte a bordo de um patacho português que, pelos finais da década de 1860, se dedicava ao transporte de mercadorias diversas entre os portos do Atlântico e do Mediterrâneo [149].

O patacho de origem americana, com 273 m^3 e cerca de 400 t, fora construído no Canadá em 1862. Nos fins de 1867 entrou em Portimão com fogo a bordo. Vinha da Sicília com pirites. Vendido em hasta pública é restaurado nos estaleiros algarvios e parte com uma carga de frutas secas para o Porto. Realiza, então, no curto espaço de dois anos, sucessivas viagens transportando mercadorias diversas, integrado nos circuitos internacionais. Os veleiros detinham uma larga fatia dos fretes marítimos, obtendo em cada porto em que tocavam novos contratos, que possibilitavam um substancial rendimento, mesmo para empresas pequenas e famíliares.

O patacho ruma a Viana do Castelo a carregar madeira para Málaga, daí volta em lastro a Portimão a carregar cortiça para Roterdão e Hamburgo. Neste último porto é contratado para o transporte de vidros (garrafas e garrafões) para Newcastle on Tyne [150]. De

[147] Sobre as estatísticas portuguesas que contemplam as relações comerciais luso-americanas diz o próprio embaixador português em Washington, Visconde de Alte, em 1908: "Ao analysar a situação commercial dos dois paises é, na minha opinião, absolutamente indispensavel recorrer à estatística americana para tudo que se refere à exportação de Portugal para os Estados Unidos, porque o que a tal respeito se publica oficialmente em Portugal é, pela força das circunstancias, lamentavelmente deficiente. Como já por várias vezes tenho tido a honra de explicar, a parte mais consideravel da exportação de produtos portugueses para este país faz-se indirectamente, por intermédio de portos ingleses, allemães e franceses. A este facto é difícil attender na compilação da nossa estatística, á qual, por isso, escapa quasi 9/10 da exportação que pretende registar." (*Boletim Commercial*, 1908, p. 925).

[148] Entre 1866 e 1917 registámos apenas 3 navios americanos nas suas águas: um em 1869, um no ano seguinte e, um terceiro, em 1917.

[149] A. Arroyo, 1992.

[150] Em Dezembro de 1880, o consul de Portugal em Hamburgo, Francisco Van Zeller comentará para Lisboa sobre as características dos fretes marítimos: "[...] acham-se sempre muitos navios alemães ancorados no porto à busca de fretes e aceitam fretes miseráveis para os lugares onde eles querem ir, e onde os correspondentes das firmas daqui acham fretes para eles." (*Relatórios dos Consules de Portugal*, 1880, p. 41).

Newcastle volta a Portugal descarregando em Lisboa carvão. Exemplo perfeito do que sobe e do que desce em latitude, ao longo da costa ocidental da Europa, entre áreas periféricas e centros industriais. De Lisboa leva "cortiça em bruto" para Portimão, provavelmente para ser trabalhada nas fábricas de Silves. De Portimão volta ao Porto, uma vez mais com carga de figo. Em meados de 1869, o patacho português organiza a sua primeira travessia do Atlântico. Sai a barra do Douro em direcção ao Canadá, com uma carga de sal, cebolas e ... Antero. Com ventos sempre contrários foram necessários 28 dias para chegar à Nova Escócia. Em Halifax recebe gesso para Nova Iorque, onde chega uma semana depois. Em Brooklyn consegue um novo contrato: carga de trigo para o Porto. A viagem de regresso demorará 52 dias com a perigosa aventura de um tornado, ainda na costa americana [151]. Depois da aventura o navio será vendido mas deitando a perder um promissor contrato para transportar um carregamento de carne salgada da América do Sul para a Índia.

2 - O transporte fluvial de passageiros

O Baixo Guadiana como via de circulação Norte - Sul, no Sudoeste da Península, desde sempre funcionou como referência: um meio de alcançar o interior para quem percorria a costa, um modo de chegar ao litoral para as populações do interior. Pelo troço navegável circulavam viajantes e mercadorias que atingiam lugares distantes ou deles eram provenientes. Trataremos dos primeiros, os passageiros das numerosas embarcações que sulcavam o rio na segunda metade do século XX. São especialmente as carreiras a vapor, que desde os anos 70 se instalam no Guadiana, criando nova vida para as populações ribeirinhas, que prenderão a nossa atenção. Elas constituem a medida que nos permite aferir etapas, alterações e rupturas na evolução da estrutura do espaço.

2.1 - As ligações marítimas complementares

O transporte fluvial de passageiros fomenta a relação entre as populações do rio e as do litoral próximo ou dos grandes centros regionais, quer portugueses, quer espanhóis. Com vista à elaboração do quadro geográfico dos transportes, analisaremos em especial e desde o

[151] "Viera notícia da data em que ele saiu de Brooklyn; pouco depois chegavam ao Porto outras notícias assustadoras ácerca da grande tormenta em que, nos quatro dias seguintes ao da partida, haviam naufragado, na costa da América, 132 embarcações, entre grandes, pequenas e de pesca. E todos imaginaram que o nosso patacho se perdêra." (A. Arroyo, 1992, p. 56).

estabelecimento da navegação a vapor, as ligações entre a capital portuguesa e os portos algarvios, já que os contactos entre Ayamonte e o litoral andaluz foram (proporcionalmente) menos intensos e menos marcantes para a vida no Guadiana.

A faixa do Baixo Guadiana espanhol encontra-se dependente administrativa e economicamente de dois centros regionais que se interpõem em relação ao poder central: Huelva e Sevilha. A estas cidades tem-se acesso por via marítima e fluvial mas, contrariamente ao que sucede para o espaço português correspondente, os percursos terrestres não são tão difíceis nem tão demorados. Por outro lado, a localização recuada das povoações do Andevalo e da Sierra em relação ao rio e a sua fraca vivência e aproveitamento do Guadiana como meio de transporte é consequência natural da pobreza da área.

Os fracos fluxos que descem o "Guadiana espanhol" serão ainda mais restritos para além da foz, nas ligações com o litoral onobense próximo: o destino para a maioria dos viajantes que chega do rio é a cidade de Ayamonte. Pelo contrário, entre este porto e os mais próximos (Lepe, Cartaya e Isla Cristina) ou os centros regionais de Huelva, Sevilha e Cadiz as relações são intensas. Pelo início do século, o desenvolvimento económico dos centros dos litorais algarvio e andaluz, visível pela existência e actividade dos grupos de industriais e comerciantes, reflecte-se também nos circuitos de transporte. Com data de 18 de Junho de 1910, recolhemos no periódico de Tavira, *A Província do Algarve*, um importante anúncio: o horário da carreira a vapor entre Ayamonte e Huelva efectuada pelo vapor "Palma".

"Navegação a vapor entre Ayamonte e Huelva
Horário das saídas do vapor PALMA no mez de Junho

Dias	Horas	De Ayamonte	Dias	Horas	De Huelva
1	8	manhã	2	3	madrugada
3	10	manhã	4	5	manhã
6	12	manhã	7	8	manhã
8	1	tarde	9	9	manhã
10	4	manhã	11	11	manhã
13	6	manhã	14	2	madrugada
15	8	manhã	16	4	manhã
17	10	manhã	18	6	manhã
20	12	manhã	21	7	manhã
22	1	tarde	23	9	manhã
24	4	manhã	25	10	manhã
27	5	manhã	28	11	manhã
29	7	manhã	30	1	tarde

Preço das passagens
Pôpa 24 reales. Prôa 14 reales
Para carga e passageiros trata-se com o seu agente em Ayamonte AURÉLIO GARCES."

Este barco que de 2 em 2 (ou de 3 em 3) dias ligava Ayamonte à capital de província, transportando carga e passageiros publicitava-se em Tavira [152]. Poucos meses faltavam para a fronteira se tornar menos permeável, com as alterações políticas em Portugal mas, até então, se para cada um dos países e nestas suas faixas mais periféricas, o desenvolvimento regional é um facto, também ao longo da costa, desprezando a fronteira, as relações são fortes.

Do lado português, o transporte de passageiros no Guadiana relaciona-se directamente com as ligações marítimas entre Lisboa e os portos do Algarve. Só com base na complementaridade dos dois trajectos é possível compreender a evolução e desenvolvimento ocorridos nas carreiras fluviais [153]. Uma verdadeira revolução acontece com o estabelecimento de viagens regulares em barcos a vapor, a partir dos anos 50 do século passado. Até então uma parte dos passageiros preferia os demorados, cansativos e perigosos percursos terrestres através do Alentejo, aos inseguros navios à vela que partiam para Sul a assegurar o transporte de carga, em cabotagem.

Vila Real de Santo António, porto adormecido no extremo oriental da costa algarvia, será nos primeiros anos da ligação entre Lisboa e os portos do Algarve, apenas o *terminus* da carreira mas, pelo final da década de 60, a exploração da Mina de São Domingos alterará o quadro. A vila pombalina, receptora já de tudo o que chega da capital, passa a ser o transbordo entre aquele fluxo e o que ocorre no rio (ver Doc. nº 80). As carreiras são desde então negociadas em conjunto até à chegada do caminho de ferro. Sobreviverá então a do Guadiana, isolada, pela segunda década do século XX. Façamos antes de mais, a crónica das ligações marítimas entre Lisboa e Vila Real de Santo António.

a) **A história de um processo**

Em meados de 1848 são postas a concurso público carreiras a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve e entre a capital e a ilha da Madeira [154], mas só quase seis anos depois, temos notícia da constituição de uma companhia de accionistas que se propõe assegurar as ligações para o litoral Sul, a "Companhia Algarviense de Navegação a Vapor".

---

[152] Esta ligação é referida também no guia Baedeker de 1908 (p. 409).

[153] "Antes do advento dos caminhos de ferro e da abertura de estradas [...] os eixos fundamentais dos transportes portugueses eram constituídos pela cabotagem na orla marítima e pela navegação fluvial." (Joel Serrão, II, 1978, p. 251).

[154] *Ibid.*, I, 1980, p. 66.

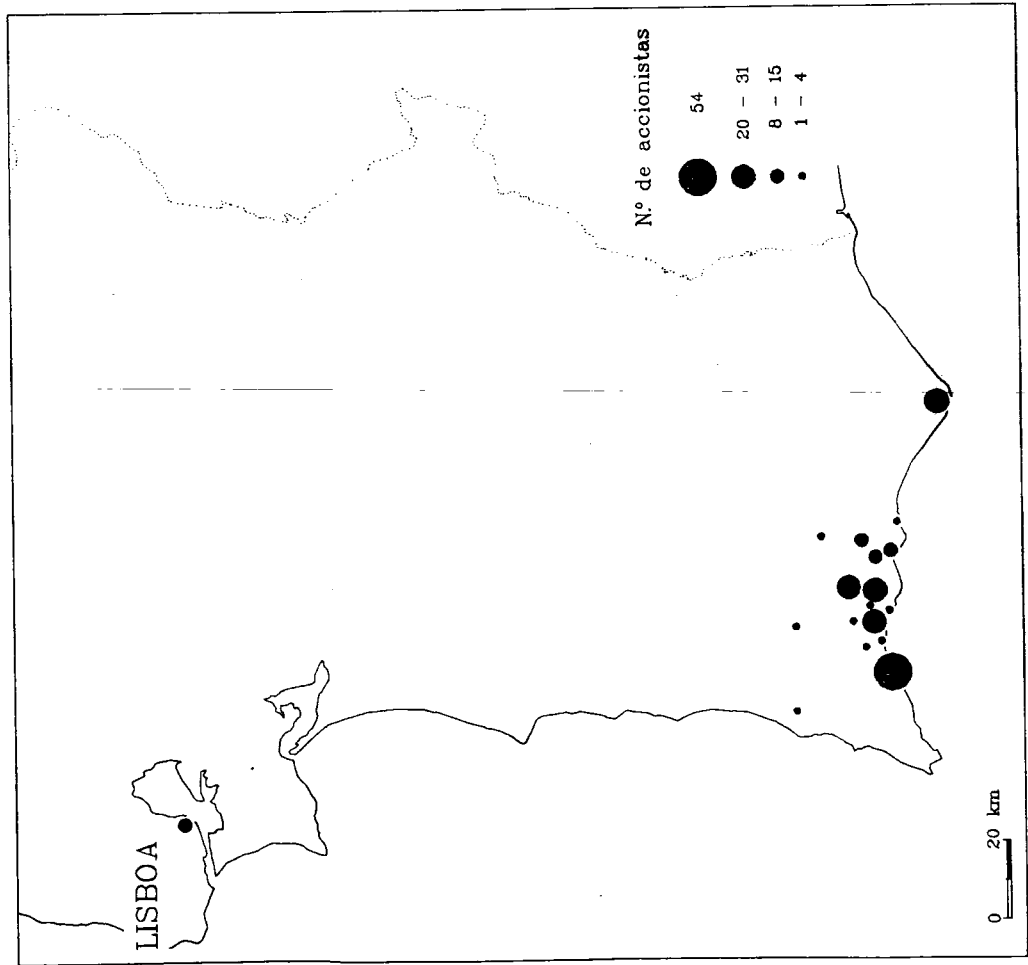
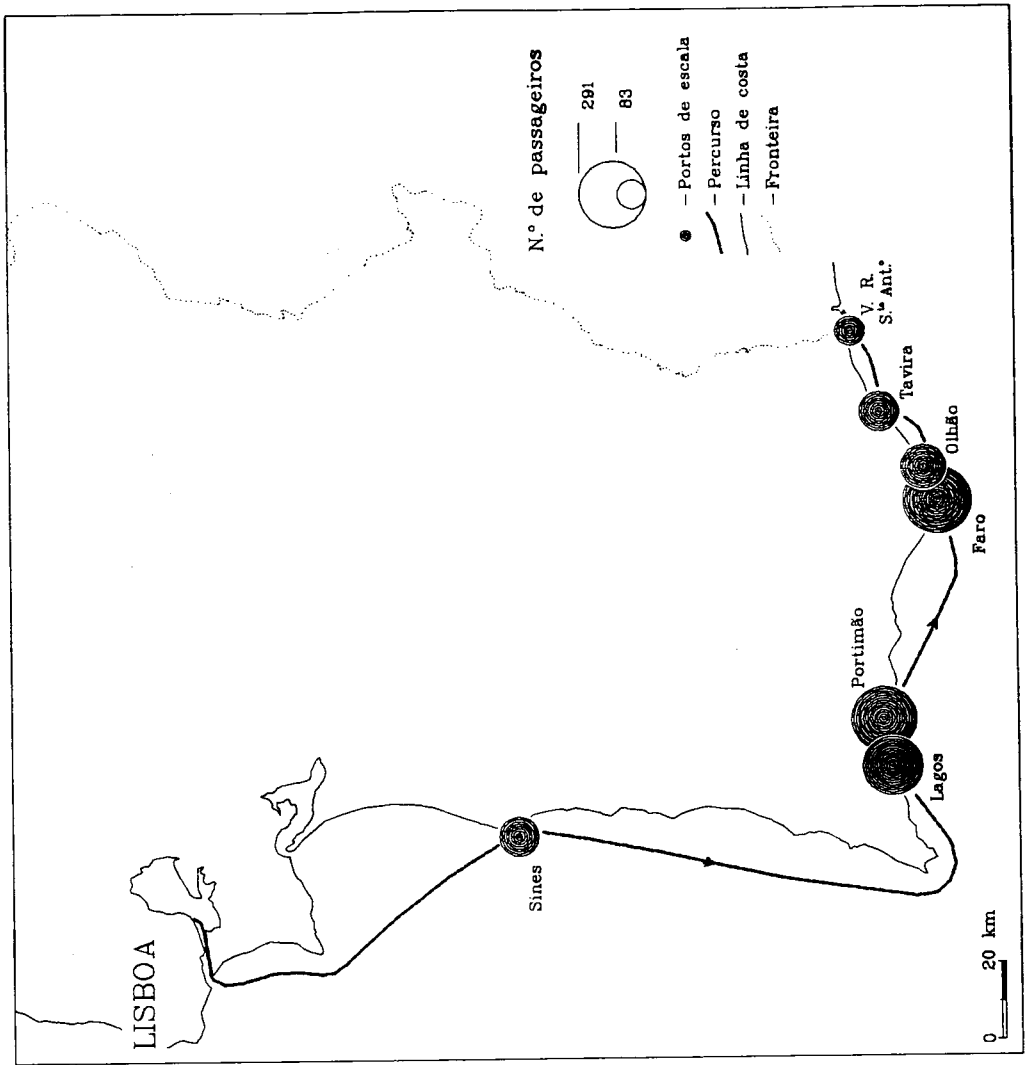
Fig. 105 – Distribuição dos accionistas da "Companhia Algarviense de Navegação a Vapor", em 1854.

Fonte: ANTT, CUF, *Acionistas*, C 25, Lv. 97.

Fig. 106 – Itinerário do vapor "D. Luiz", da carreira do Algarve, em 1860 (passageiros transportados por porto).

Fonte: ANTT, CUF, Borrão, C 25, Lv. 62.

O capital algarvio participa na iniciativa com interesse, empenhamento e a própria distribuição geográfica dos accionistas confirma esta ideia [155] (Fig. 105). É sobretudo o Algarve ocidental e central que está presente na primeira hora. A aposta é o desenvolvimento do porto de Portimão e, entre esta vila e a cidade de Silves residem os interessados. À semelhança de Loulé/Faro, a relação Silves/Portimão atraindo espaços de interior/litoral está bem clara nesta imagem. A pequena aldeia de Pera fornece tantos accionistas como Lisboa (15) e, além dos lisboetas só está arrolado mais um não algarvio, o Bispo do Porto [156]. Um ano depois a lista é já mais extensa e nela se incluem dos mais conhecidos e importantes nomes do Algarve oriental [157]. Nos finais de 1854 foi adquirido o vapor *Algarve* cuja compra suscitara amplos debates [158]. Mas os problemas sucedem-se nas primeiras viagens e no início do ano seguinte já os accionistas começam a recuar, hesitando em pagar as prestações. O desfecho não será feliz à semelhança de outras primeiras tentativas de ligação entre os portos portugueses por navegação a vapor.

Em 1858 o Governo faz nova tentativa para o estabelecimento da carreira. O decreto, assinado por D. Pedro V, a 27 de Janeiro (ver Doc. n.º 6), estipula direitos e deveres da empresa e, sobretudo, anuncia o subsídio que a ela se concede no caso de cumprir o contrato: 9.600$000 réis anuais [159]. Será a "Companhia União Mercantil" que responderá ao desafio ainda que sem muita responsabilidade [160]. A partir do início de Fevereiro de 1860, depois de algumas viagens ainda do *Freia*, entrou ao serviço o vapor *D. Luiz* da "Empresa

[155] Na acta da Assembleia Geral em que são aprovados os estatutos da companhia, datada de 19 de Março de 1854, refere-se que: "O pensamento para a organização desta Empresa nasceu no Algarve, aqui robusteceu e se popularizou, deve por conseguinte aqui realizar-se como um facto d'emancipação e de grande importância publica e commercial" (ANTT, Companhia União Fabril, *Actas...*, C 25, Lv. 98, fl.n.n). Sobre outros aspectos ligados a esta companhia e possíveis de analisar com base na documentação existente no ANTT, ver Joel Serrão *et al.*, 1984-1985.

[156] ANTT, *ibid.*, Acionistas, C 25, Lv. 97. Como estudo-referência ver o capítulo que J. Ward dedica à "geografia dos accionistas" das empresas construtoras de canais na Inglaterra setecentista (1974).

[157] Em duas folhas apensas à escrita da *Caixa dos Gastos Miudos*, encontramos uma "Relação dos Accionistas da Companhia Algarviense de Navegação a Vapor residentes, fora de Faro, que pagarão a Terceira e Quarta Prestação": o Padre Thomaz Caetano de Gouveia e Joaquim Dias da Costa, de Olhão; José Selorico Drago e Silvestre Falcão de Sousa, de Castro Marim; Manoel José da Trindade, de Alcoutim; o Prior João Peres, António Rodrigues Tamissa, Estevens & Filhos, José Cesario e Luiz Cassas de Vila Real de Santo António (ANTT, *ibid.*, *Caixa...*, C 25, Lv. 99).

[158] Na reunião da Companhia, a 26 de Julho de 1854, perguntava-se: "1° se o andamento de 12 milhas por óra é termo médio ou o maximo. 2° se o navio já fez alguma viagem ou se ainda se acha no estaleiro. 3° qual o risco d'estas, os ornamentos, as madeiras de que são forradas e se são envernisadas, ou pintadas e de que côr. 4° a qualidade d'armação. 5° se o engenho é pulido. 6° se tem uma ou duas machinas. 7° qual o minimo preço que o barco será vendido á referida Companhia posto em Lisboa..." (ANTT, ibid., *Actas...*, C 25, Lv. 98, fl.n.n.).

[159] O acordo será de seis anos e a companhia compromete-se a empregar, no mínimo, dois barcos movidos a vapor que entrarão as barras algarvias depois de escalarem o porto de Sines, duas vezes por mês. São concedidas isenções fiscais para a manutenção dos navios, comprometendo-se a companhia a transportar, por preço reduzido, o correio, o material de guerra e os passageiros oficiais. Na segunda metade do século XIX a maior parte dos países pagava subsídios para a manutenção das suas linhas marítimas (cfr. D.H. Aldcroft, 1974-a, p. 60).

[160] Em meados do ano seguinte: "Constando a Sua Magestade El-Rei que a Companhia União Mercantil não tem satisfeito regularmente ás condições do seu contrato, com relação á navegação entre Lisboa e os portos do Algarve [...] é mandado suspender á companhia, do 1° de julho proximo em diante, o pagamento da subvensão relativa á navegação do Algarve..." (*Boletim do Ministério das Obras Publicas*, 7, 1859, p. 33). A ordem, que não sabemos se passou só de ameça, surtiu contudo o seu efeito.

Lusitana", vapor de 216 t, que salvo raras excepções sairá do porto de Lisboa aos dias 10, 20 e 30 de cada mês. Nesse ano foram transportados 1.310 passageiros em trinta e duas viagens, o que quer dizer, cerca de quatro dezenas de passageiros por viagem [161]. A repartição por portos é interessante: 291 para Faro, 265 para Portimão, 229 para Lagos... (Fig. 106). A Vila Real de Santo António chegam apenas 83, o que representa quase 3 passageiros por viagem. Para Faro e Tavira seguem por vezes soldados (e presos), para Vila Real, estrangeiros (ingleses). A Mina de São Domingos propicia relações periódicas com o poder central ou com as ligações internacionais [162].

"Em Fevereiro de 1868, celebrou-se um contrato com a firma Bayley e Leetham, de Hull, para conceder-lhe, pelo prazo de 3 anos, um subsídio de 167.500$000 réis por 12 viagens anuais para os portos da Africa Ocidental, 22.500$000 réis por 24 viagens para os Açores; e 10.000$000 réis por 24 viagens para o Algarve, o que, de assombroso, chega a ser inacreditável. Subsídiar uma empresa estrangeira [...] no serviço mais importante da cabotagem nacional, é o máximo a que na decadencia administrativa de um povo pode chegar-se." [163] Até 1871 será a "Empresa Lusitana" que assegurará as carreiras para o Algarve mas não só, já que detinha o exclusivo da navegação nacional. Dedicar-se-á a partir daí unicamente e durante dez anos às carreiras marítimas para a costa ocidental de África [164]. A sua sucessora para a rota do Algarve é a "Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana", da firma A. Gomes que pelo final do século representará isolada a navegação portuguesa a vapor nos portos do litoral [165].

O processo iniciara-se com a apresentação nas Cortes do Projecto de Lei, datado de 11 de Março de 1873, com dois únicos artigos: "Artigo 1° É auctorisado o governo a conceder o subsídio annual de 7:000$000 réis a qualquer empreza da navegação a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve, mediante concurso público. Art 2° Este subsídio cessará, desde que na linha ferrea de Beja a Faro continuar a construcção interrompida entre

---

[161] ANTT, Companhia União Fabril, *Borrão*.... C 25, Lv. 62, fl.n.n.

[162] Possuímos informação para três anos depois. Em 1863, o quadro mantém-se: o *D. Luiz* faz 29 viagens, transportando 1.212 passageiros que se distribuem de modo semelhante ao relatado. Vila Real recebe apenas 42 passageiros, três dos quais ingleses (*ibid.*, *Passagens*..., C 25, Lv. 64, fl.n.n.).

[163] A. Pereira de Matos, II, 1901, p. 32-33.

[164] *Ibid.*, p. 34. Sobre esta empresa comenta Romano Caldeira: "[...] de lusíada só tinha o nome [...] inglesa de raiz, da firma Bayley and Leetham, de Hull, comprometera-se com o Governo Português, e mediante subsídio por este concedido, a manter algumas carreiras, entre elas as de Africa, Açores e Algarve." (1981, p. 17).

[165] "A 'Empreza de Navegação a Vapor' para o Algarve e Guadiana, reduz-se a três insignificantes cargo-boats, que constituem parece inacreditavel, toda a cabotagem de vapor nacional." (A. Pereira de Matos, II, 1901, p. 48). Dois anos depois B. Vareta defende o pagamento dos fretes às marinhas estrangeiras como um mal menor (1903, p. 61). Oliveira Martins dirá em *Portugal Contemporâneo*: "[...] o vapor matou a nossa indústria histórica de transportes marítimos." (III, 1953, p. 295).

Casevel e Boliqueime." [166] O contracto é finalmente assinado a 6 de Outubro de 1874 e manter-se-á por dez anos.

José Barbosa du Bocage, Ministro da Marinha, apresenta perante as Cortes, a 8 de Junho de 1883, uma Proposta de Lei tendo em vista a renovação dos contratos anteriormente firmados sobre a navegação para o Algarve [167]. O acordo, aprovado pela Câmara, é publicado no *Diário do Governo* de 8 de Março de 1884. Pela sua importância, reproduzimo-lo na integra (ver Doc. nº 29), comentando apenas o que directamente respeita às ligações entre Lisboa e os portos do Algarve.

O contrato compõe-se de 21 artigos e 3 tabelas de preços (duas para passageiros e uma para mercadorias). Nele se concede à empresa um subsídio anual de 14 contos de réis, 10.000$000 réis "para a carreira entre Lisboa, Sines e os portos do Algarve, e 4.000$000 réis para o serviço entre Mértola e Villa Real de Santo António" [168]. Percorramos rapidamente o articulado. "A empreza obriga-se a realisar [...] duas viagens redondas de ida e volta em cada mez, não excedendo cada uma viagem a oito dias." As escalas serão: Sines, Lagos, Vila Nova de Portimão, Faro, Olhão e Vila Real de Santo António, embora obrigatórios sejam imprescindivelmente Faro, Olhão e Vila Real. Aí há que " entrar " nos portos. O vapor deve ter no mínimo 250 t brutas de registo e lotação para 40 passageiros de 1ª e 2ª classes e 60 de terceira classe, devendo naturalmente reunir "condições de velocidade, solidez, commodidade e boa ventilação." A empresa, com sede em Lisboa terá agentes nos portos de destino e escala, que a representarão no caso de eventuais problemas. Estipulam-se minuciosamente vistorias e aprovações sobre as condições dos navios e o cumprimento das viagens. Enumeram-se as obrigações da empresa quanto ao transporte do correio, dos

---

[166] *Diário da Câmara...*, 1873, p. 664. Um ano depois o subsídio será alvo de uma proposta de aumento para 10.000$000 réis já que a comissão parlamentar de fazenda considerou que o anterior "[...] *quantum* do subsídio já votado pela lei antecedente não fôra sufficiente para se conseguir este fim importantíssimo." (*ibid.*, 1874, p. 976.) O texto do artigo respeitante às viagens para o Algarve é o seguinte:

"Art. 2º É o governo auctorisado a conceder um subsídio annual até à quantia de 10:000$000 réis à companhia ou empreza nacional que se obrigue a transportar duas vezes por mez, pelo menos, malas, passageiros e carga entre Lisboa e os portos da provincia do Algarve, por meio de navios a vapor, cuja lotação não seja inferior a 200 toneladas.

§ único. Em cada viagem os vapores sairão de Lisboa e farão escala pelos portos de Sines, Lagos, Portimão, Olhão, Faro, Tavira e Villa Real de Santo António, devendo entrar em todos aquelles que forem acessíveis à lotação do navio." (*ibid.*, p. 976 - 977) A relação intensa dos fluxos de navegação de cabotagem entre os diversos portos do Algarve e os da costa Oeste num sistema regional foi estudada por Maria Fernanda Alegria (1985-b, p. 9).

[167] Parecendo ao Governo "[...]que podem manter-se as bases essenciaes do actual contrato. Além de não terem sido contra este contrato apresentadas reclamações, como a duração do novo contrato deve regular-se pela conclusão do caminho de ferro do Algarve, não será fácil na perspectiva de um serviço de relativamente curta duração conseguir melhoramentos apreciáveis n'estes serviços." (*Diário da Câmara...*, 1883, p. 1616). Especifica-se no articulado: "[...] não devendo a duração do novo contrato ir além da épocha da abertura à exploração da linha ferrea até Faro, e do ramal de Portimão." (*ibid.*, p. 1617). O contrato assinado por Pinheiro Chagas e Alonso Gomes é apresentado na Sessão parlamentar de 19 de Dezembro de 1883 e enviado às Comissões da Marinha e da Fazenda para apreciação (*ibid.*, p. 1738 - 44). Apresentando estas um Projecto de Lei ás Cortes em 29 de Dezembro (*ibid.*, p. 1893 - 1905).

[168] *Collecção Official de Legislação...*, 1884, p. 46.

valores e dos funcionários do Estado.

Se estes são os deveres, a empresa arrecada duas grandes benesses: o subsídio e a autorização para importar, livre de impostos, "barcos a vapor, machinas, caldeiras, boias e amarras." Comentaremos o sucedido ao longo dos anos ao abrigo de tais direitos, como comentaremos a continuação da existência da carreira mesmo depois de construído o caminho de ferro. O artigo 17° estipulava: "O contrato durará até que seja aberta à exploração a linha ferrea até Faro e o ramal de Portimão." Outros serão os tempos.

A "Tabella do preço das passagens na carreira do Algarve" tem vários pormenores curiosos [169] mas mais importante é a "Tabella dos fretes de carga, pagos em Lisboa". Através dela nos damos conta dos principais produtos que circulam entre a capital e o litoral algarvio e vice-versa. Antes de mais os alimentares: frutos secos, cereais, batata, mas também o peixe (fresco ou salgado), as aves, o gado e os artigos "coloniais", o açucar, o cacau e o café. Mas os vapores transportam também materiais de construção, madeira, cortiça, metais, adubos... O Algarve funciona como área abastecedora da capital com o primeiro grupo de produtos. Dela chegam os alimentos menos correntes e o fabricado pela incipiente indústria transformadora nacional ou o importado. O Algarve enviará a cortiça para Lisboa. Escrupuloso e atento contrato se se cumprisse.

Na sessão nocturna de 21 de Junho de 1893, o Governo ao tentar aprovar o orçamento para o ano seguinte inclui uma vez mais o subsídio de 14 contos de réis para a navegação Lisboa - Algarve. Das várias bancadas da oposição os protestos irrompem, em especial do grupo republicano. Dizem-se muitas verdades caladas sobre o negócio de Alonso Gomes (ver Doc. n° 39). Uma informação importante é a de que a "casa Centeno", agentes em Lisboa de Alonso Gomes pelos anos 80 [170], mesmo antes da conclusão da linha férrea do Sul, concorria já com aquele empresário no transporte marítimo de mercadorias para o Algarve "servindo talvez melhor o publico que esta empreza", a subsidiada pelo Estado [171].

A primeira razão de fundo para terminar o contrato era a chegada do caminho de ferro ao Algarve, ainda que as ligações a Portimão e a Vila Real de Santo António não estivessem ainda terminadas [172]. E surgem então as queixas sobre os vapores que "se

---

[169] Como o preço do bilhete para as crianças, a especificação da bagagem na qual se inclui naturalmente uma chapeleira e os preços para cada porto. Pela proximidade, o passageiro paga o mesmo para Lagos ou Portimão ou para Faro e Olhão. Para Vila Real de Santo António os bilhetes custam desde Lisboa: 9$000 réis em 1ª classe, 8$000 réis em 2ª e 3$200 réis em 3ª classe.

[170] Em 1881, publicita o *Almanach Commercial de Lisboa:* "Carreira do Guadiana./ Escriptorio da empreza, Largo da Magdalena, 4./ Agentes, Centeno & Cª" (p. 59).

[171] "Em Dezembro de 1885 a navegação para o Algarve era assegurada pelo vapor 'Algarve', de que é proprietário Domingos Rodrigues Centeno. O navio 'Gomes 4º' que também fazia estas carreiras encontrava-se em reparação." (H. A. da Fonseca, 1990, p. 179).

[172] O deputado republicano Jacinto Nunes lembra que: "Antes da abertura do caminho de ferro do Algarve comprehendia-se que o estado

encontram em péssimas condições, que não cumprem os calendários". E o que é mais, nunca foi aplicada qualquer multa à empresa ainda que o contrato de 1884 as enumerasse detalhadamente. As suspeitas de favoritismo alastram porém a outros campos: fala-se dos negócios de minas e dos impostos não pagos ao Estado por Alonso Gomes [173].

Para quem não sabe ou não quer saber das ligações políticas, explica-se: "Esta concessão é uma concessão politica e eleitoral, pois todos sabem que na occasião das eleições o concessionario transporta de graça todos os eleitores que não votarem no partido progressista. [...] Eu não conheço o sr. Alonso Gomes, feliz concessionario, que vê curvados a seus pés ministros, pares e deputados; não tenho interesse algum em lhe ser hostil, mas n'este ponto estou ao lado do sr. Jacinto Nunes, como estarei ao lado de qualquer outro sr. deputado, seja de que partido for, que venha aqui zelar os dinheiros da nação e pedir que se acabe com potentados d'esta natureza, que entravam a seu sabor a administração dos negocios publicos." [174] O contrato será aprovado mas o " potentado " não sobreviverá por muito tempo. Alonso Gomes morre em 1897 e o seu império desmorona-se [175]. Com a chegada do caminho de ferro a Portimão, cessa em princípio a protecção governamental. O último vapor acosta aos cais da vila pombalina a 4 de Abril de 1903 [176], apesar de a via férrea só atingir a foz do Guadiana em 1906.

Rapidamente os protestos estalam de todo o lado atendendo aos diversos e amplos interesses dos capitais algarvios e lisboetas, no comércio de cabotagem. Em Maio de 1903 já o deputado Frederico Ramirez (de uma importante família de industriais conserveiros de Vila Real de Santo António), apresentava ao Parlamento uma proposta para o estabelecimento de um novo contrato, subsidiado pelo governo, com vista à manutenção das ligações marítimas para o Algarve [177]. Dois meses depois *O Districto de Faro* trancreve uma representação ao

désse um subsidio a qualquer empreza que quizesse fazer uma carreira regular, quer para conducção de passageiros, quer para conducção de malas; mas, depois que o caminho de ferro do Algarve, empreza do estado, está aberto, depois que as communicações com o Algarve são rápidas e seguras, eu não comprehendo como é que se possa sustentar este subsidio." (*Diário da Câmara...*, 1893, p. 10).

173 O Governo responde vago e legalista, por isso o ataque cerrado de Francisco José Machado que fala de "contrabando escandalosíssimo". Diz: "Segundo o artigo 13° do contrato, aquelle concessionario, que é o sr. Alonso Gomes, póde importar livre de direitos, machinas, barcos a vapor, ferros, correntes de amarrações, caldeiras, boias, etc., para os vapores que fizerem a carreira. Consta-me, que esse concessionario tem mais vapores, que não estão n'aquelle serviço, e que tendo elle tambem grandes minas, á sombra d'esta grande concessão importa livre de direitos material com destino á exploração d'aquella industria. É um escandalo perfeitamente inaudito" (*Diário da Câmara...*, 1893, p. 18).

174 *Ibid.* Sobre o caciquismo local e regional português, entre 1868 e 1890, ver P. Tavares de Almeida, 1991.

175 O testamento de Alonso Gomes que transcrevemos em apêndice (ver Doc. n.° 44) é bem o testemunho do enorme património reunido pelo grande cacique local. Os vapores mencionados no documento são: o *Gomes IV*, o *Gomes VI* e o *Gomes VIII*.

176 AAL, *Movimento do porto...*, 1896-99.

177 "Não foi de 22 mas sim de 14 contos, o subsídio proposto pelo sr. Deputado Frederico Ramirez, na Câmara electiva, em sessão do dia 2. Entre as emendas aprovadas pela comissão do orçamento figura a da inclusão da referida verba, ficando o governo autorizado a contratar a navegação a vapor entre Lisboa e o Algarve e no Rio Guadiana por concurso público". O boato dos 22 contos de réis continua porém a circular, apesar das duas Câmaras terem dado o seu acordo (*O Districto de Faro*, 14 de Maio de 1903, p. 1).

monarca por parte do Compromisso Marítimo de Olhão e de negociantes, donos, mestres e tripulantes de embarcações de cabotagem daquele porto (ver Doc. n.° 54). O texto dá conta da expectativa com que se vivia o fim da concorrência do transporte de mercadorias nas carreiras regulares: "N'essa supposição, como ha carregamentos - taes como os de farinhas, figos e outros - que não podem ser transportados pela linha ferrea, por causa das tarifas, e sim pela via maritima, em que as despezas são mais reduzidas, muitos individuos, já há tempo, uns, e mais recentemente outros, fizeram e estão fazendo acquisição de embarcações apropriadas para o commercio de cabotagem em que se empregam muitos centenares de individuos de toda a provincia" [178].

Cada um dos implicados defende assim os seus interesses mas, enquanto se discute, se aprova, se publica, se concorre, se estabelece, se assina, são as populações, dependentes há muito das ligações suspensas, quem sofre directamente as consequências: antes de mais, os produtos alimentares que não chegam [179]. O contrato com a nova empresa só será celebrado em meados de Janeiro seguinte (ver Doc. nº 55), e o primeiro barco, o *Guadiana* chegará a Vila Real, a 28 de Maio de 1904.

O acordo feito com a firma da praça de Lisboa, "Viúva Macieira & Filhos" é transferido dois dias depois para a "Empresa Portuguesa de Navegação para o Algarve e Guadiana", seguindo o texto de 1884 (ver Doc. n. 56). Retivemos contudo algumas das alterações mais importantes. O número dos passageiros a bordo é agora de 6 em 1ª classe, 12 em 2ª e 50 em 3ª classe. O Governo perde algumas das regalias: as mercadorias do Estado pagarão 60 % e os passageiros oficiais 10 % do bilhete normal. É que o subsídio baixou substancialmente, depois de toda a especulação e dos protestos. São entregues anualmente à empresa 11.490$000 réis, dos quais 8.240$000 réis destinam-se directamente para a ligação Lisboa - Algarve. O contrato é agora limitado: dez anos, possíveis de prorrogar por mais cinco.

Os preços das viagens para passageiros desceram. Lisboa - Vila Real de Santo António custa agora 4$500 réis em 1ª classe, 4$000 réis em 2ª e 1$600 réis em 3ª classe [180]. Mantêm-se os preços iguais para Lagos - Portimão e Faro - Olhão. A concorrência do caminho de ferro é fatal para o caso dos passageiros: a rapidez, comodidade e segurança do

[178] *O Districto de Faro*, 2 de Julho de 1903, p. 3.

[179] A 20 de Outubro de 1903, relata *O Distrito de Faro*: "Por falta de navegação a vapor entre Lisboa e Vila Real de Santo António, na cooperativa de consumo da referida Mina [de S. Domingos], indubitavelmente uma das primeiras cooperativas entre as suas congéneres, está-se fazendo sentir, como poucas vezes, a escassez de géneros alimenticios de maior necessidade. Desde muitos dias existem em Lisboa artigos comprados, com destino a esta Mina, que por falta de vapor não têm sido expedidos." (p. 3).

[180] Preços confirmados pelo guia Baedeker, que lembra ainda os 1200 réis "pour la nourriture (passable)" (1908, p. 504).

comboio a todos atrai. Reduz-se o número de lugares a bordo e caem os preços mas os resultados são fracos. Mantém-se no novo contrato, a tabela de fretes de carga (inalterada em relação a 1884), quer na tipologia dos produtos transportados, quer nos preços. A única excepção é a da saca de trigo de 75 kg que paga agora, cerca de metade do preço, 50 réis. As carreiras manter-se-ão ao longo de dez anos sem muitos sobressaltos [181].

O desenvolvimento da rede ferroviária no Sul do País, especialmente no que respeita à ligação Portimão - Lagos, e a construção da linha do Sado, colocarão entraves à manutenção das ligações marítimas, que se discutem novamente em 1914. Os tempos eram outros, instaurado que fora o regime republicano em Portugal, incrementada a navegação de cabotagem e longo curso que contudo se começava a ressentir dos efeitos da guerra próxima.

É novamente através das discussões parlamentares que temos notícia do ocorrido entretanto, da situação presente, dos problemas futuros. Na sessão de 15 de Janeiro de 1914, o Ministro da Marinha, Freitas Ribeiro, apresenta uma Proposta de Lei que pretende renovar apenas o contrato, no que toca à navegação no Guadiana (ver Doc. nº 70). É a própria empresa que diz não estar interessada em continuar a manter a carreira Lisboa - Algarve pela concorrência que o caminho de ferro lhe faz. O Governo por seu turno não vê justificação de subsidiar uma instituição concorrente com o comboio.

Os deputados da oposição reagindo à proposta ministerial lembram vários problemas, que retratam a situação real, nesta etapa em que novos e diversos meios de transporte concorrem nos mesmos circuitos. "Para o Algarve é e foi sempre muito necessario o transporte de passageiros e de mercadorias por via marítima, em virtude de serem muito elevadas as tarifas do caminho de ferro" lembra o deputado Jorge Nunes [182]. A extinção da carreira, mais ainda que aos algavios (que apesar de tudo têm acesso ao comboio), prejudica as populações do litoral alentejano: Sines (e área dependente), Santiago do Cacém, Grandola e o Cercal [183]. Discute-se a construção (em curso) da linha do Sado que suprirá o problema.

---

[181] Para 1908, através dos livros de registo do "Movimento do porto de V. Real de S.to António ", arrolámos as 24 viagens do vapor, invariavelmente a 5 / 6 e 19 / 20 de cada mês. Com uma carga bruta de 757 t e uma carga líquida entre as 470 e as 490 t, o navio possuía uma tripulação habitual de 18 homens (AAL, *Movimento do porto...*, 1896-99). Em Fevereiro de 1909 é autorizada uma alteração: concede-se "[...] o prazo de dez dias para a viagem de ida e volta." (*Collecção Official de Legislação Portugueza*, 1909, p. 54).

[182] E acrescenta: "Tive ocasião de verificar que a gente pouco remediada que do Algarve se desejava transportar para Lisboa o fazia sempre pelo vapor, porque não tinha recursos para o fazer em caminho de ferro [...] S. Exª o Sr. Ministro da Marinha se não lembrou também doutros povos do litoral, com os quais não há, sob o ponto de vista comercial, pode dizer-se senão um meio de comunicação, que é o mar, pois que o outro, a via terrestre, só de carro tem 22 léguas a percorrer?" (*Diário da Câmara...*, 1914, p. 6). Sobre situações semelhantes no confronto navegação de cabotagem *versus* caminho de ferro na Espanha oitocentista ver A. Gomez Mendonza, 1985, p. 87.

[183] A importância das ligações através das linhas da cabotagem só muito esporadicamente foi estudada, embora nos surga repetidamente referida nas fontes locais: "As relações entre portos e comércio de cabotagem são recordadas mais raramente e, quando o são, como se tivessem importância muito subsidiária face ao longo curso. Ora, ainda que, tomando em consideração valores globais de tráfego a relação longo curso/cabotagem seja favorável ao primeiro, nem isto se verifica em todos os portos, nem os diversos valores são semelhantes, nem a simples

Mas quanto tempo há ainda que esperar? Para o caso do ramal Portimão - Lagos, idêntica situação se coloca.

Afonso Costa, presidente do Ministério tenta defender a proposta. A discussão volta a ter lugar a 23 de Janeiro sob pressão dos interessados: 115 casas comerciais das povoações da costa alentejana exigem a continuação da carreira até à conclusão do caminho de ferro. Depois de várias emendas decide-se que o concurso será aberto [184].

b) A grande travessia

Se este foi o processo relativo à carreira marítima Lisboa - Algarve até entrada a I Guerra Mundial, será de igual modo interessante tentar reconstituir alguns aspectos sociais ligados a essas viagens. A mais pitoresca narrativa da atribulada travessia, encontrámo-la na obra de Alfredo Pessoa, *História da Prostituição em Portugal* (1887), a propósito das verdadeiras peregrinações que, pelas últimas décadas de Oitocentos, faziam a Faro os doentes de sífilis. Nessa cidade algarvia instalara-se um médico italiano autor de um novo processo de cura para a terrível doença venérea. Os crentes acorriam de todo o lado especialmente da capital [185], mas o primeiro grande obstáculo para atingir a salvação era o purgatório da viagem:

> "Imagine-se o que será uma perigrinação à Meca portuguesa, depois de se conhecerem os cómodos e confortáveis meios de comunicação facilitados aos romeiros pustulosos: temos em primeiro lugar os vapores da carreira do Algarve; os romeiros dirigem-se ao escritório da empresa da travessa de S. Nicolau, onde uns empregados extremamente delicados dão logo o pano da amostra da excelente viagem que espera os desgraçados. Ninguém sabe quando o vapor chega e muito menos quando parte. E, ai daquele que o pergunte, porque um olhar severo de qualquer dos senhores empregados é capaz de o fulminar!
>
> Depois, o vapor: um calhambeque impossivel, O Gomes III, IV, V ou qualquer outro dessa terrivel dinastia de carcaças quase contemporâneas da Arca de Noé e menos cómodas ainda assim do que a vasta construção do venerando amador do sesmo da parreira... Verdade seja que, em assunto de bicharia, qualquer Gomes pode disputar primazias com a famosa arca salvadora das diversas raças!...

---

ocorrência de maiores volumes de tráfego deve ser sobrevalorizada (Maria Fernanda Alegria, 1985-b, p. 1).

[184] *Diário da Câmara...*, 1914, p. 12 - 18.

[185] "É verdade que temos neste pais abençoado a maravilhosa tisana Assis; e Faro a Meca dos sifiliticos, lá recebe todos os anos as numerosas caravanas das vitimas do desleixo e da indiferença administrativa [...] Um médico italiano foi o inventor ou, pelo menos o modificador dessa sublime tisana. Por sua morte, legou o seu segredo a um honrado barbeiro de Faro, o sr. José Maria Assis, ainda hoje vivo mas aposentado com optimos proventos, no seu glorioso mister de salvador da humanidade sifilizada [...] os romeiros pagam as tisanas a preço de 3$000 réis. Calculando-se o número de romeiros da Meca portuguesa em 300, aproximadamente, e tomando quase todos eles a tisana por 30 dias, é fácil calcular quanto rende o segredo". (A. Pessoa, 1976, p. 231) O lucro é do barbeiro Assis mas a esperança de cada um que chega.

O sifilitico tem três classes à escolha; ou antes, uma ressurreição infame da antiga Corte dos Milagres. Imagine-se aquela acumulação repugnante de pustulosas victimas, ostentando no rosto, no pescoço, nas mãos, os sinais bem visiveis do funesto contágio, encerrada numa espécie de porão humido e obscuro, onde só se ouvem gritos dolorosos e imprecações violentas! Os passageiros são ali tratados muito pior que os pacificos ruminantes transportados para os talhos da soberba Albion, a bordo dos enormes paquetes ingleses. A segunda classe, se não oferece o repugnante espectáculo do que acabamos de descrever, é, quanto ao asseio e às comudidades mais indispensaveis, uma completa irrisão. [...]

Não é grande a travessia, pela fortuna, porque, se o fosse, ai dos desgraçados sifiliticos que morreriam de frio e de fome, antes de tocarem com os pés cheios de borbulhas nas plagas bem-aventuradas da Meca das tisanas!

Mesmo a primeira classe, ó pai da vida, pode considerar-se uma pocilga infecta e nauseante! Depois, uma ordem admiravel! O passageiro indaga do cozinheiro, que é, pelos modos, quem exerce a bordo as funções complexas da cozinha e da disciplina, do assado e da direcção das coisas, onde é o seu beliche; e fica descançado, ao receber uma indicação que lhe promete poder repousar algumas horas os lassos membros. Mas qual! Ao dirigir-se para lá, encontra o lugar tomado e, por mais que reclame, tem de passar a noite sentado numa cadeira, porque houve alguém mais feliz que se lhe apropriou do leito desejado! E que noite, a bordo do pesado calhambeque! Balanços espantosos, acompanhados de um ranger de madeiras podres, ameaçando desconjuntar-se a cada embate da hélice nas ondas irritadas... A cerração do mar aumenta o terror do pobre passageiro que espera de um momento para o outro ir visitar as profundezas do Oceano, em consequencia de algum espantoso abalroamento! Que noites de travessia, que horríveis noites!" [186]

Se já nos chegavam ecos, quer através das discussões parlamentares, quer através da imprensa regional, quer ainda da documentação local sobre as condições das viagens, a descrição caricatural de Alfredo Pessoa é uma outra visão, que se demarca dos relatos românticos e poéticos dos homens da ficção. Graças aos monopólios - a cura e os barcos - o barbeiro Assis e Alonso Gomes continuarão prósperos. Em 1893, o *Annuário - Almanach Commercial* insere publicidade à empresa e às viagens:

"Empresa de navegação a vapor para o Algarve e Guadiana
Carreiras officiaes e supplementares
Pelos vapores Gomes IV, Gomes VI e Gomes VII
Sahindo de Lisboa o vapor Gomes VI nos dias 1 e 16 de cada mez, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António
Os vapores Gomes IV e Gomes VII fazem tambem a carreira entre Lisboa, Porto e Algarve, duas vezes por mez
Para carga e passageiros, trata-se em Lisboa, no largo dos Torneiros, 5, Alberto R. Centeno e C.ia" [187]

186 *Ibid.*, p. 232 - 234.
187 *Annuario-Almanach Commercial*, 1893, 1ª parte, p. LII.

Por seu turno, *O Districto de Faro*, na sua edição de 2 de Julho de 1903, anuncia:

> "Cura de Syphilis
> Os doentes atacados d'este mal, que desejem curar-se pelo processo do dr. Cumano, empregado com surprehendente exito por José Maria de Assis, podem dirigir-se á pharmacia Basilio Correia, rua de Santo António, nº 28 e 30, em Faro. O tratamento é feito sob a vigilancia de um distincto clinico d'esta cidade.
> Não obstante serem muito conhecidos os maravilhosos resultados d'este processo de tratamento, restitue-se a importancia dos medicamentos, no caso de insuccesso.
> Aos doentes, que não tiverem casa particular onde se hospedem, indica-se hotel de primeira ordem, onde terão excellente tratamento por preços commodos" [188]

As condições descritas para a viagem há que suportá-las ao longo de quatro dias para atingir Vila Real de Santo António [189]. À chegada, aquando do auge da exploração do minério, as embarcações à vela e a vapor acumulavam-se, o que obrigava a capitania a dar ordens expressas para a organização da atracagem dos navios segundo as suas características. "O vapor portuguez da carreira entre Lisboa e Villa Real de Santo António pode fundear onde mais convenha para a carga e descarga, não prejudicando a passagem de vapores carregados de minério vindos do Pomarão, para o que o chefe da Corporação dará ao piloto que o meter as instrucções convenientes. Se durante a sua permanencia no porto não houver vapores de saida ser-lhe-ha dado a escolha de local para fundear." [190]

Para o Algarve Oriental o vapor de Lisboa servia especialmente como transporte regular de carga e para os serviços oficiais, porque a demora e as condições faziam com que muitos passageiros optassem por atingir Lisboa via Guadiana. Até mesmo viajantes provenientes de Faro tomavam esse caminho: "Devia ser aí por 1888, era preciso ir de carruagem até Vila Real de Santo António, passava-se ali a noite numa estalagem pouco confortavel para embarcar no dia seguinte [...] até Mértola, onde se repousava em nova estalagem pouco convidativa. A acidentada viagem continuava de carruagem por dez léguas de subidas e descidas, em desertica estrada primitiva para Beja, com descanso na chamada Casa da Muda, por aí se mudar de parelha ao carro. [...] Por fim partimos de novo, indo tomar o comboio em Beja para o Barreiro e Lisboa [...] Era preciso ter grande necessidade de ir à capital para suportar tão grande incomodo e risco o qual tinha ainda de se repetir no regresso a Faro" [191]

---

[188] *O Districto de Faro*, 2 de Julho de 1903, p. 3.

[189] Durante o ano de 1898, o vapor saido de Lisboa aos dias 1 e 16 de cada mês, entra a barra do Guadiana com poucas excepções, a 4 e 19 (AAL, *Movimento do porto...*, 1896-99).

[190] PVR, *Livro de Registo das Ordens...*, fl. 66v.

[191] Ferreira de Almeida cit. J. Vilhena Mesquita, 1984, p. 77. "[...] após a abertura da linha de caminho de ferro entre o Barreiro e Beja, os passageiros que seguiam do Algarve para Lisboa utilizavam a carreira de vapor, de Vila Real para Mértola e, nesta vila, tomavam a diligencia

2.2 - As carreiras a vapor no rio Guadiana

A navegação a vapor no Guadiana para transporte de passageiros é um factor base na organização espacial em torno do rio, a partir da segunda metade do século passado. Da evolução do processo, das carreiras e das embarcações, dos empresários e dos viajantes de tudo procuraremos falar nas páginas que se seguem.

a) A evolução do processo

O povoamento esparso e os fracos fluxos de viajantes e produtos faziam com que a vida fluvial do Guadiana sobrevivesse com base nas pequenas embarcações tradicionais a remos ou à vela, ajudadas pelas marés [192]. O grande apologista do estabelecimento de uma carreira a vapor é Charles Bonnet [193], mas faltam ainda alguns anos para que a revolução do minério aconteça no vale e tudo se altere na circulação fluvial, mas Bonnet não sabia o quanto de futuro se encerrava nas suas propostas. Delas sobressai a referência à complementaridade navegação interior / navegação marítima da qual falámos nas páginas anteriores. Limitar-nos-emos a referir a originalidade do processo da navegação a vapor no rio, voltando a analisar brevemente os contratos estabelecidos entre empresas e governos, consultando imprensa e documentação local, tentando estabelecer alguns números para um fenómeno que escapa completamente às estatísticas oficiais.

As razões do estabelecimento das carreiras do Guadiana são fundamentalmente duas que se relacionam com as alterações da circulação de passageiros e mercadorias no vale: a abertura e o desenvolvimento da exploração mineira de S. Domingos e a chegada do caminho de ferro a Beja e à margem esquerda. As carreiras para o Algarve pertencem desde 1874 à "Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana" da firma Alonso Gomes, que assegura nas décadas seguintes esses percursos, graças ao subsídio estatal [194]. O Projecto-Lei que autoriza o Governo a estabelecer o contrato e que se discute no Parlamento nos primeiros meses de 1874, limita-se a referir a ligação Lisboa - Algarve e portos

---

para Beja, onde embarcavam no comboio. A construção da linha de caminho de ferro para o Algarve iniciou-se em 1883 e só seria inaugurada a linha de Beja a Vila Real de Santo António em 1906." (H. A. da Fonseca, 1990, p. 179).

[192] Poucos anos antes de se iniciarem os transportes a vapor, descrevia Bulhão Pato nas suas *Paisagens* a viagem desde Mértola: "Era ainda ar de dia quando nos metemos no barco, com a sua coberta, duas grandes latinas e tripulada por valentes marítimos." (Bulhão Pato, 1871, p. 22).

[193] Charles Bonnet, 1850, p. 123.

[194] J. Dauphin lembra como o estudo de uma empresa de navegação fluvial permite a reconstituição de um vasto quadro da vida económica e social da área directamente relacionada com a via de transporte (1986, p. 57).

intermédios mas a 23 de Setembro noticia *O Commercio do Porto*: "[...] o governo concede ao snr. Alonso Gomes a navegação a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve, medeante o subsídio de 11 contos por anno. [...] Haverá uma carreira diária de vapor entre Mertola e Villa Real de Santo António, fazendo sempre escala por Pomarão e Alcoutim." [195]

Os contratos renovar-se-ão (sendo postos a concurso) cada dez anos e, até 1914 temos notícia das atribuladas discussões que antecedem cada novo acordo: entre as populações ribeirinhas, entre as forças políticas e os poderes locais, entre estes e o poder central onde, naturalmente, a luta (parlamentar) é mais acesa. Mas analisemos com algum pormenor o contrato de 1884 (assinado de facto em 16 de Novembro do ano anterior) [196] quanto aos artigos que directamente se referem à carreira do Guadiana (ver Doc. n.º 29).

A empresa compromete-se a fazer "Na carreira do Guadiana viagens redondas diarias, excepto aos domingos, entre Mertola e Villa Real de Santo Antonio, fazendo sempre escala por Pomarão e Alcoutim. Esta carreira far-se-ha tambem aos domingos, quando a mala do correio entre Lisboa e Algarve for pelo Guadiana." [197] Três notas ao conteúdo deste artigo. Por um lado o ritmo semanal da carreira com descanso ao Domingo: o vapor é frequentado no dia a dia, maioritariamente por quem está ligado ao sector terciário ou a quem a ele recorre. O comércio e os serviços que ganham força ao longo do rio graças ao ciclo do minério justificam e exigem o funcionamento da carreira. As migrações de trabalho ou de turismo são sazonais, a elas se responderá doutro modo. Por outro lado, o problema das "escalas" que além de Pomarão e de Alcoutim poderiam ainda compreender Castro Marim: uma breve paragem frente ao esteiro de acesso à vila para transbordo de passageiros [198]. Por fim damo-nos conta que o serviço postal, apesar da sua organização crescente, não está ainda completamente autónomo mas antes dependente de meios alternativos de transporte. Para o Algarve as "malas" descem pela via marítima (duas vezes por mês); por percurso terrestre para o Algarve Ocidental e Central ou pelo Guadiana (de Mertola desde Beja), através do vapor.

Quanto a horários, dá ainda o mesmo artigo mais indicações: "Na carreira do Guadiana as horas da partida de Mertola serão fixadas em tabellas mensaes, a que a empreza dará toda a necessaria publicidade". As "tabellas mensaes" são variáveis porque as saídas dos

---

[195] *O Commercio do Porto*, 23 de Setembro de 1874, p. 3.

[196] Ver J. Silvestre Ribeiro, 1892-c, p. 128.

[197] *Collecção Official de Legislação*..., 1884, p. 46.

[198] É o percurso efectuado por Leite de Vasconcellos aquando da sua descida do Guadiana: "Pouco depois, estavamos deante de Castro Marim, termo da nossa viagem, d'onde o meu amigo o sr. Francisco Silvestre de Sousa Rocha vinha esperar-nos num barco, e para onde em breve seguiriamos pelo esteiro formado pelo Guadiana." (1899-1900, p. 247).

vapores estão dependentes das marés. Só estas possibilitam a passagem dos diversos vaus. É em grande parte devido às particularidades físicas do vale entre o Pomarão e Mértola que no artigo 2° se obriga a empresa a utilizar "[...] para a navegação do Guadiana um vapor de lotação e accommodações apropriadas para este serviço especial."

Quanto ao capítulo financeiro havíamos já referido que o total do subsídio concedido, segundo o contrato de 1884, elevara-se a 14 contos de réis anuais, sendo 4 desses destinados à navegação no Guadiana. No Parlamento será lembrado várias vezes o não cumprimento de várias cláusulas por parte da empresa mas também nem sempre o Governo pagará o subsídio a tempo e horas [199]. Detenhamo-nos finalmente sobre a "Tabella do preço das passagens [...]" De Mértola a Vila Real de Santo António pagam-se 1$500 réis em 1ª classe, 1$000 réis em 2ª e $500 réis em 3ª. Crianças de colo não pagam e dos dois aos dez anos de idade só meio bilhete. Conservam-se assim os preços de 1874 e as demais cláusulas básicas [200]. A mais importante nota anexa à tabela é, porém, a que se refere às mercadorias: "As mercadorias só serão transportadas no vapor por ajuste especial, e quando houver opportunidade." Remete-se assim todo o tráfego de mercadorias no rio para as pequenas embarcações à vela e a remos que constituem a verdadeira frota do Guadiana. Os produtos transportados no vapor seriam maioritariamente os que chegavam de Lisboa na carreira complementar de ligação à capital: os artigos "coloniais", os manufacturados, os alimentares não perecíveis. Seria sobretudo uma corrente que subia o rio. Entre os portos fluviais ou de áreas que escoavam pelo Guadiana em direcção a Mértola ou ao litoral seriam os " outros " barcos, que não a vapor, a fazer o transporte.

A renovação do contrato entre o Governo e a empresa de Alonso Gomes, em 1893, foi atribulada no Parlamento. Nas discussões esteve especialmente em causa a ligação marítima Lisboa - Algarve; a carreira do Guadiana não foi praticamente mencionada. Governo e parlamentares não tinham soluções, nem técnicas nem materiais alternativas aos vapores "especiais" de Alonso Gomes, para o rio Guadiana. Votar-se-á a favor da extinção [201] mas, "estranhamente" o decidido não se vai concretizar e o decreto, que renova o

[199] Em Junho de 1891 é aberto por autorização régia, no Ministério da Fazenda "[...] um crédito especial de 1:166$650 réis pelas sobras das auctorisações parlamentares, para despesas de subsidios a emprezas de navegação do exercicio de 1889-1890 [...]" Parte do dinheiro será [...]"para pagamento das despezas liquidadas e em divida, de subsidios á empreza de navegação a vapor entre o Algarve e o Guadiana." (*Collecção Official de Legislação Portugueza*, 1891, p. 243).

[200] Cfr. *Almanach Commercial de Lisboa*, 1881, p. 59.

[201] O deputado Francisco José Machado encerra deste modo a sua intervenção nas Cortes, na noite de 21 de Junho de 1893: "Termino pedindo á Câmara que pratique um acto de moralidade, rescindindo um contrato ruinoso para o paiz e com isso fará entrar nos cofres publicos 14 contos de réis, quantia que se dispende sem proveito publico." (*Diário da Câmara...*, 1893, p. 20).

contrato, data de 20 de Novembro de 1893 [202]. A solução para este caso encontramo-la narrada nas páginas de *O Independente* de Beja, que transcreve a 6 de Janeiro de 1895 um discurso do deputado pelo circulo, Libânio António Fialho Gomes "A um dos maiores influentes do meu círculo, chefe de uma empreza de navegação que faz concorrência ao estado, restabeleceu-lhe, antes das eleições, um subsídio de 14 contos de réis, contra o voto do poder legislativo que, o anno passado, por occasião da discussão do orçamento do ministro da marinha, tinha resolvido pôr cobro a similhante esbanjamento." [203] Alonso Gomes morre a 17 de Junho de 1897 e com ele se desmorona o império que fundara e mantivera no Baixo Alentejo [204]. No seu testamento (ver Doc. n.° 44), a frota dos vapores representa afinal e apenas, uma pequena parcela de um vasto património.

Nos primeiros anos do século, com o avanço do caminho de ferro ao longo do litoral algarvio, a manutenção dos contratos torna-se mais problemática. Ao aproximar-se a data em que finda o acordo, os boatos sobre a extinção das carreiras espalham-se na área e os municípios das vilas ribeirinhas tomam decisões. A 6 de Dezembro de 1902 é recebido em Mértola um ofício do presidente da edilidade vilarealense "[...] dizendo que tendo sido a câmara da sua presidencia procurada pelos commerciantes e industriaes d'aquella villa, rogando a sua intervenção junto do governo, para que não sesse o contrato de navegação para o Algarve e Guadiana sem que a região de sotavento daquella provincia esteja completamente servida pela viação acelerada e reconhecendo que grande é a justiça que assiste a tal pretenção visto que seriam grandes os prejuízos que advirão para o commercio pela precisão de tal contracto; e rogava a esta Câmara juntasse aos seus esforços para evitar um tal perigo, os esforços desta Câmara." [205]

A resposta é concretizada através de um documento a enviar ao monarca, dando-lhe conta dos enormes prejuízos para as gentes do rio, caso a ameaça se torne uma realidade. Da representação (ver Doc. n.° 51) retivemos as razões que são lembradas ao poder central, justificativas da renovação do contrato: "A permuta dos productos d'esses concelhos, o abastecimento de artigos necessários à alimentação dos seus habitantes, à facilidade de procurar com pequeno despendio o uso dos banhos de mar, a brevidade no [?] do serviço

---

[202] Um crédito especial terá de ser aberto no ministério da Fazenda para pagar o subsídio (*Collecção Official de Legislação...*, 1893, p. 908).

[203] *O Independente*, I, 14, p. 1.

[204] Na sessão da Câmara de Mértola de 22 de Junho de 1897, o Visconde de Bousões, presidente da edilidade faz o elogio do falecido: "[...] attendendo a que o finado foi um cidadão a quem o concelho muito deveu, um cidadão que constantemente com uma cultura grande, e um coração generoso derramava seus beneficios, propunha que se lançasse na acta d'esta sessão um voto de sentimento pela perda de tão benemérito cidadão e que como acto commemorativo se denominasse d'ora avante - Largo de Alonso Gomes - o largo aonde se acha o edifficio em que residiu o finado, e que até agora se denominou - Largo de Vasco da Gama." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/28, fl. 73).

[205] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/30, fl. 156.

postal, o cumprimento fácil dos diversos serviços forenses e administrativos; todas estas vantagens, e ainda outras que no conjunto, completam o bem estar dos povos". [206] Mértola diz-se solidária com Alcoutim, com Castro Marim e com Vila Real de Santo António. A luta será ganha uma vez mais por interesses que ultrapassam a preocupação do "bem estar dos povos" [207].

O contrato por dez anos é finalmente assinado a 13 de Janeiro de 1904 entre Manoel Raphael Gorjão, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar e João Arthur Macieira representante da firma "Viúva Macieira e Filhos". Detenhamo-nos um pouco sobre os artigos que se reportam à navegação do Guadiana. Logo no artigo 1° um outro calendário é estabelecido: "[...] carreiras diárias de 1 de julho a 30 de Outubro e em dias alternados de 1 de Novembro a 30 de Julho". A navegação no Inverno, face a todos os problemas que continua a levantar (apesar dos melhoramentos técnicos), não justificava a manutenção da carrreira diária ou a empresa impõe já aqui restrições na sequência dos cortes orçamentais? De Julho a Outubro o rio mantém-se "normal" e seguro mas é, sobretudo, o tempo dos banhos de mar, que estão de moda neste início de século. A empresa tentará nesta estação acumular lucros que compensem os dias parados pelas cheias, pelo nevoeiro ou pelas avarias, que sempre ocorrem no tempo das chuvas [208].

O "vapor de lotação e accommodações apropriadas" é indicado "para este serviço especial" no Guadiana. Prevendo qualquer eventualidade, a empresa compromete-se a manter agentes nos portos de destino ou escala [209]. Um particular aspecto relaciona-se com as tarifas pagas pelos passageiros de 1ª e 2ª classes que viagem nos vapores do Guadiana: apesar de estabelecidas em tabelas anexas ao contrato é feita uma redução de 20% nos preços daquelas passagens (artigo 11°). De facto, o preço indicado é de 1$500 réis em 1ª classe, 1$000 réis em 2ª e $500 réis em 3ª, entre Vila Real de Santo António e Mértola (ou vice versa). Os passageiros oficiais terão por sua vez um desconto de 60%, sendo gratuíto"o transporte das malas, encommendas e mais serviços do correio, dos dinheiros do Estado, papel sellado, letras e impressos do Estado." (artigo 12°). Finalmente, o subsídio estatal, que importa agora em 11.490$000 réis, como indicámos, compreende apenas "3.250$000 réis para o serviço entre Mértola e Villa Real de Santo António" (artigo 13°). O contrato estipulava a data de

[206] *Ibid.*, fl. 157v.

[207] A 3 de Setembro de 1903, *O Districto de Faro* publicava nas suas páginas o anuncio do concurso entretanto aberto.

[208] Os horários publicados mensalmente, são agora também controlados pelo capitão do porto de Vila Real de Santo António (artigo 3°), para que não haja desculpas por parte dos marítimos.

[209] Os agentes eram em 1913: Vª de Manuel Francisco Gomes, em Mértola; José Martim Coriel, Sobrinho, no Pomarão; António Faisca Caimoto em Alcoutim e José Joaquim Capa, em Vila Real de Santo António (*O Futuro de Mertola*, 16 de Março de 1913).

entrada em vigor: 1 de Junho de 1904. A empresa apressou-se a cumprir. "Procedente de Lisboa, chegou no Sábado [28 de Maio] a Vila Real de Santo António o vapor *Guadiana*, que a empresa portuguesa de navegação para o Algarve e Guadiana, adquirira em Liverpool, com destino às carreiras daquele rio [...] A entrada do *Guadiana* em Vila Real de Santo António foi saudada com as mais vivas demonstrações de jubilo". [210]

Dez anos vão decorrer durante os quais o "vapor do Guadiana" verá chegar o comboio ao cais de Vila Real. Aproxima-se a guerra: o tráfego fluvial dos navios mineiros sofre uma forte quebra. Em Janeiro de 1914, notícia *O Futuro de Mértola*: "Apesar da grande guerra que os parlamentares unionistas e evolucionistas moveram no parlamento à proposta do ilustre ministro da Marinha pedindo a prorrogação do contracto da navegação a vapor no Guadiana por mais cinco anos, foi há dias aprovada a mesma proposta". [211]

À alternativa defendida por Aresta Branco na sessão parlamentar de 23 de Janeiro de 1914 para que se abram concursos separados na carreira Lisboa - Algarve e na do Guadiana, Freitas Ribeiro, Ministro da Marinha, responde: "O Sr. Aresta Branco deseja que se abra concurso para a navegação para o Guadiana, mas eu devo dizer a S. Ex.ª que é quási preciso ter navios de encomenda para essa navegação, pois exige barcos de fundo chato e nós não os temos." E acrescenta: "Amanhã a empresa pode acabar com a navegação e ninguêm, nem o governo, tem elementos para continuar com a navegação. A proposta que eu apresentei tinha por fim não acabar com as comunicações entre as povoações fluviais do Guadiana." [212] Demonstram estas afirmações a "dependência" do Governo perante a empresa que possui os *únicos* vapores com características específicas para ultrapassarem as condicionantes naturais que o rio impõe à navegação. A proposta de Lei será aprovada e os dividendos políticos cobram-se junto do poder local [213]. O contrato entre a empresa e o Governo é renovado no que respeita à carreira do Guadiana, em 6 de Junho de 1914. Sobre o texto publicado (ver Doc. n.º 72) faremos alguns reparos.

---

[210] Nas páginas de *O Districto de Faro*, publica-se inclusivamente o telegrama enviado pelos "correlegionários" políticos ao Governador Civil de Faro: "V.R. (Algarve), 28, ás 5 h da tarde./ Chegou agora mesmo vapor Guadiana, da carreira fluvial entre esta vila, Alcoutim, Pomarão e Mértola. Grande entusiasmo. Os nossos correlegionários agradessem a V.ª Ex.ª e pedem fineza transmitir a S.ª Ex.ª o presidente do conselho os mais calorosos testemunhos de reconhecimento por tão útil como necessário beneficio para os povos da Margem do Guadiana. O Administrador do concelho, Carmo." (*O Districto de Faro*, 2 de Junho de 1904). *O Districto de Faro* foi um semanário regenerador fundado em Abril de 1876 e suspenso em Maio de 1913 (cfr. A. H. de Oliveira Marques, 1981-a, p. 51).

[211] *O Futuro de Mértola*, 29 de Janeiro de 1914, p. 1.

[212] *Diário da Câmara...*, 1914, p. 17-18.

[213] Na sessão da Câmara de Mértola, de 14 de Abril de 1914, foi lido um relatório sobre a manutenção da carreira de vapores: "O Governo tranzacto teve também em consideração o pedido que a Câmara lhe fez para que não sessassse a carreira de navegação entre Mertola e Villa Real de Santo António; a boa vontade do Governo e os esforços do deputado por este circulo sr. Urbano Rodrigues, constam, de forma evidente das actas das sessões do Congresso, e serão motivo para o perene reconhecimento dos povos beneficiados." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/37, fl. 59v). *O Futuro de Mértola* dará publicidade a este texto na sua edição de 7 de Maio de 1914.

Trata-se antes de mais do primeiro contrato estabelecido exclusivamente sobre a navegação no Guadiana, até então sempre relacionada com as ligações Lisboa - Algarve. Por parte dos contratantes, o conhecimento das condições de navegabilidade, do tipo necessário de embarcações, das características sócio-económicas e destinos dos passageiros, das infraesctruturas complementares imprescindíveis, fariam deste texto (com vinte e uma cláusulas e uma tabela anexa), um importante repositório de informação sobre a vida fluvial. Porém, ele limita-se a reproduzir na integra o contato de 1904 (por se tratar de prorrogação?) com excepção de um ou outro detalhe. O subsídio continuava a ser o mesmo (3.250$) como são iguais os preços das passagens entre os portos. O acordo de quatro anos é resultado de uma operação de "recorte e colagem" do antigo texto conjunto, agora aplicado ao Guadiana. De referir que não se apresenta qualquer tabela de preços sobre transporte de mercadorias, o que quer dizer que se mantêm as anteriores decisões da carreira se dirigir especificamente a passageiros.

Escassos meses após a assinatura do contrato é este transferido, a pedido da firma "Viúva Macieira e Filhos" (que o assinara) para a "Empresa Portuguesa de Navegação no Guadiana", parceria marítima com sede em Mértola, organizada por escritura de 26 de Agosto de 1914, em parte como consequência da extinção da "Empresa Portuguesa de Navegação para o Algarve e Guadiana" [214] (ver Doc. nº 74). Esta última constituía-se também como parceria em 1904, na sequência do estabelecimento do anterior contrato entre a firma "Viúva Macieira e Filhos", adjudicatária da navegação e o Governo [215]. O interesse na constituição destas empresas relaciona-se certamente com a captação de capital específico por um lado e, por outro, com a procura de melhores condições em relação ao fisco. O fim da I Guerra Mundial é também um marco para as carreiras regulares a vapor no Guadiana. Uma prova mais de que um ciclo de vida do rio findou por então. O contrato de 1914 terminara quatro anos depois [216] e, desde então, espelhando também os atribulados anos da vida política nacional, pouco se cumpre do pouco que se acordara.

No início de 1920, *O Sotavento*, de Vila Real de Santo António faz-se eco dos

---

[214] *Collecção Official de Legislação...*, 1914, II, p. 390. *O Futuro de Mértola* noticia: "Por escritura de 26 de Agosto de 1914, celebrada a flª 24 do livro nº 86 do notário Eugénio Silva, da Câmara de Mértola, foi constituída uma parceria marítima, em harmonia com o art. 495 do Código Comercial, pelos cidadãos José Pedro Monteiro da Lança Cordeiro, casado, e Francisco Eduardo Allen Gomes, solteiro e maior, proprietário, moradores em Mértola, para explorarem a navegação a vapor no Guadiana, e outra qualquer especulação marítima que resolvam intentar nos termos do mesmo contrato, sendo 6 mil escudos o capital inicial da mesma parceria, que adoptou a denominação de 'Empreza Portuguesa de Navegação no Guadiana', tem a sua sede em Mértola e agencias no Pomarão, Alcoutim e e Vila Real de Santo António." (II, 94, 1914, p. 2).

[215] *Collecção Official de Legislação Portugueza,* 1904, p. 242.

[216] Em 1917 os preços das passagens haviam baixado, reflectindo a crise: o trajecto Mértola - Vila Real custava 1$22 esc. em 1ª classe, 82 cv. em 2ª e 51 cv. em 3ª, segundo o *Anuário Commercial* desse ano (p. 2473).

problemas por que passam as carreiras a vapor: "[...] o nosso presado colega de Faro, Correio do Sul, insurge-se contra os poderes públicos pelo desprezo a que teem votado estas carreiras [...] Várias vezes foram postas a concurso, e sempre adjudicadas ao mesmo concorrente, que parece estar apenas disposto a impedir que elas se efectivem." [217] Dois anos depois é o próprio periódico da capital, o *Diário de Noticias* que informa sobre a carreira: "[...] desapareceu há já uns poucos de anos, ficando assim as comunicações entre os concelhos do Guadiana reduzidas a umas pequenas canoas ou botes em que é feito o serviço do correio." E mais adiante: "O Estado tem posto a concurso a referida carreira de vapores [...] todos esse concursos têm ficado desertos [...] a indústria particular só no Verão e de um modo muito imperfeito estabelece umas irregularíssimas carreiras de *gasolinas* com que ninguém pode contar e tudo lá vai continuando no mesmo estado vergonhoso e deprimente em que há anos já, se encontra. " [218]

Só uma empresa de capital avultado conseguira até à I Guerra Mundial manter os vapores do Guadiana, em parte graças à complementaridade com a ligação a Lisboa. A quebra de movimento ocorrida com o conflito mundial e depois com a instabilidade politica interna serão fatais para uma firma que desde a capital tentava controlar o processo agora restringido exclusivamente à carreira fluvial: lucro reduzido, reduzido interesse, tanto mais se atentarmos nas despesas de manutenção. A iniciativa caberá de futuro aos capitais locais. *O de Mértola* noticia em 1923: "Já circulam entre Mértola e Vila Real dois transatlânticos, de carga e passageiros, faltam, porém, os prometidos caes acostaveis, dos que a Câmara já tem a planta [...]" E refinando a ironia: "Há quem diga que os dois gasolinas vão a um concurso, devendo ser conferido o prémio ao que ficar atraz." [219] A *Guia de Portugal* anota para este período "[...] carreiras diárias desde 1 de Julho a 31 de Outubro, e nos outros meses duas vezes por semana [...]" entre Mértola e o Pomarão. Para o percurso Mértola - Vila Real "são frequentes os vapores que descem o Guadiana, e raros os dias em que se não efectua alguma carreira." [220]

Uma última referência ao transporte fluvial de passageiros no Guadiana, datada dos anos 30 e que nos chega ainda através da imprensa. *Os Ecos do Guadiana*, informam na sua edição de 1 de Agosto de 1933: "Chegou à velha Myrtilis, no pretérito dia 13 de Julho, um esplendido barco, propriedade dos Srs. Francisco Simões e António Sequeira. Ele iniciará

[217] *O Sotavento*, 8 de Fevereiro de 1920, p. 1.
[218] "Terras esquecidas...", p. 2.
[219] *O de Mertola*, 1923.
[220] *Guia de Portugal*, II, 1927, p. 165 e 213.

muito brevemente um carreira oficial entre Mértola e Vila Real de Santo António, e transportará passageiros e mercadorias." No mesmo número é publicitado o "Horário do mez de Agosto" que o vapor *Alentejo* procurará cumprir: duas viagens por semana entre Mértola e Vila Real de Santo António. Serão estas as últimas tentativas regulares da ligação que com a abertura da estrada, pelos anos 40, terminarão definitivamente.

b) A periodicidade das carreiras

A dependência de todo o Baixo Guadiana em relação às carreiras dos vapores foi crescendo desde os anos 70. Viajantes e notícias chegam e partem através do barco. Há uma nova descoberta do "mundo", o que torna a vida local muitas vezes mais difícil de suportar. Graças à informação que chega, pelo correio, pela imprensa, pelos visitantes, torna-se também mais fácil partir: o desconhecido é menos desconhecido. Vive-se nas vilas ribeirinhas, por tudo isto, em função do vapor. Quando ele apita, na volta do rio, a vida pára. Discutir-se-á nos dias seguintes sobre quem vinha e quem ia, o que contaram e o que, entretanto, se inventou. Mas, muitas vezes, faltava o vapor: porque velho e tinha de ser reparado, porque as condições do tempo e do rio não favoreciam a navegação, porque a empresa simplesmente não cumpria os horários, ou não parava nos locais de escala obrigatória. Protestavam então os "povos". Sobre a primeira condicionante falaremos a propósito das embarcações, analisemos agora as outras duas.

As condicionantes físicas da navegação que tivemos oportunidade de enunciar num dos anteriores capítulos são responsáveis pela alteração da regularidade das carreiras. São sobretudo as cheias mas também o nevoeiro que não possibilitam a saída do vapor no dia aprasado, já que todo o serviço está organizado em função das marés. Perdida a maré, há que esperar novamente por ela para sair.

Várias notícias coligimos sobre a suspensão da carreira devida às cheias. A primeira diz respeito à de 1876: o vapor Gomes 3° "não tem feito a carreira do costume", noticia o *Jornal do Commercio*, a 13 de Dezembro. No início de Março de 1895 a navegação encontra-se também interrompida "por causa da grande cheia do Guadiana" [221]. E em 1907: "O rio Guadiana, encheu no dia 29 do mês passado [Novembro] conservando-se tão grosso, que o vapor que faz a carreira entre esta vila e Vila Real de Santo António se viu obrigado a

---

[221] *O Diário Popular*, 11 de Março de 1895, p. 4.

não sair nesse dia." [222] Finalmente, em Dezembro de 1914: "[...] está paralizada toda a navegação mercantil do rio, e até o vapor Guadiana, não tem podido fazer carreira." [223] Mas não são só as cheias que alteram os horários estabelecidos, também o nevoeiro pode atrasar a partida. Na sua edição de 15 de Dezembro de 1907, refere *O Mertolense*: "[...] no dia 9 do corrente não pode sair de Mértola, à hora marcada no horário, o vapor Guadiana por se ter levantado grande nevoeiro. Saiu no mesmo dia de tarde."

Mas vejamos concretamente os horários mensais decididos, aprovados e publicitados nos órgãos de informação, as suas alterações ao longo do tempo e o seu não cumprimento por razões que nada têm que ver com os tipos de tempo ou o regime do rio [224]. A base será uma vez mais a imprensa, os almanaques, os anuários, os documentos não oficiais, já que ao falarmos dos contratos, referimos o legislado sobre horários [225]. Na sua edição de 1 de Dezembro de 1907, *O Mertolense* publicita o horário do vapor Guadiana para esse mês:

" Vapor Guadiana. Dezembro de 1907"

de Mértola		de Vila Real	
Dias	Horas	Dias	Horas
2	1.08 tarde	3	2.28 manhã
4	2.40 tarde	5	9.42 manhã
6	3.36 manhã	7	11.26 manhã
9	5.48 manhã	10	1.40 tarde
11	7.50 manhã	12	3.28 tarde
13	10.28 manhã	14	5.44 manhã
16	1.26 tarde	17	8.34 manhã
18	2.28 tarde	19	9.46 manhã
20	3.26 manhã	21	10.38 manhã
23	5.18 manhã	24	12.48 tarde
25	6.32 manhã	26	2.46 tarde
27	8.00 manhã	28	3.38 manhã
30	11.19 manhã	31	6.42 manhã

222 *O Mertolense*, 8 de Dezembro de 1907, p. 1.

223 *O Futuro de Mértola*, 17 de Dezembro de 1914, p. 1. São conhecidas e famosas as cheias do Guadiana e as suas consequências para a navegação. Recorda o deputado Aresta Branco na sessão parlamentar de 23 de Janeiro de 1914, ao ser discutida a renovação do contrato: "É absolutamente indispensável para a região do Alentejo, compreendendo o concelho de Mértola e a parte mais alta do concelho de Alcoutim que a navegação para o Guadiana se faça e sendo possível se não interrompa; pois bem bastam as interrupções obrigadas pelas grandes invernias, quando aquele rio vai caudaloso." (*Diário da Câmara...*, 1914, p. 17).

224 Para estas e outras causas actuantes sobre a navegação no Loire, ver M. Moritel, 1978, p. 85.

225 As informações mais antigas que nos chegam através do *Almanach Commercial de Lisboa* para 1888 e do *Anuario Comercial* para 1897, reproduzem no entanto, sintetizado, o texto do acordo: "carreiras diárias de ida e volta excepto aos domingos" e "carreira diária de vapor entre Mértola e Villa Real de Santo António, com escala pelo Pomarão e Alcoutim" (*Almanach Commercial de Lisboa*, 1888, p. 538 e *Anuário Comercial*, 1897, p. 1007).

Fig. 107

Movimento de combolos na estação de Beja

CHEGADAS DE LISBOA
1.° ás 13 horas e 25 minutos.
2.° ás 0 horas e 24 »

CHEGADAS DE EVORA
1.° ás 10 horas e 20 minutos.
2.° ás 0 horas e 44 »

CHEGADAS DE MOURA
1.° ás 8 horas e 20 minutos.
2.° ás 15 horas e 15 »

CHEGADAS DO ALGARVE
1.° ás 15 horas e 14 minutos.
2.° ás 0 horas e 8 »
3.° ás 0 horas e 42 »

PARTIDAS

Para Lisboa e outras linhas ao norte de Beja
1.° ás 8 horas e 40 minutos.
2.° ás 15 horas e 40 »
3.° á 1 hora e 15 »

PARA MOURA
1.° ás 13 horas e 50 minutos.
2.° á 1 hora e 0 »

PARA O ALGARVE
1.° ás 7 horas e 40 minutos.
2.° ás 13 horas e 45 »
3.° á 1 hora e 19 »

Movimento de combolos na estação de Vila Real de Santo Antonio

CHEGADAS

DE LISBOA
1.° ás 19 horas e 40 minutos.
2.° ás 12 horas e 50 »

DE PORTIMÃO
1.° ás 0 horas e 25 minutos.
2.° ás 12 horas e 40 »
3.° ás 18 horas e 40 »

PARTIDAS

Para Lisboa e outras linhas da rêde do Algarve Alemtejo
1.° ás 9 horas e 20 minutos.
2.° ás 17 horas e 0 »

PARA FARO
Um ás 20 horas 0, minutos

PARA FARO E PORTIMÃO
1.° ás 6 horas e 0, minutos.
2.° ás 14 horas e 35 »

Indicações uteis

Empreza Portugueza de Navegação para o Algarve e Guadiana

Carreira a vapor no Rio Guadiana

Horario das partidas no mez de Junho de 1913

Vapor «Guadiana»

Partidas de Mertola			De Vila Real de S.° Antonio		
Dias	Horas	Minutos	Dias	Horas	Minutos
2	2	58	3	10	53
4	4	17	5	12	12
6	5	39	7	13	43
9	8	3	10	3	47
11	9	34	12	5	58
13	10	47	14	8	7
16	2	43	17	10	49
18	4	20	19	12	19
20	5	47	21	13	42
23	7	45	24	3	21
25	8	50	26	4	53
27	10	34	28	6	47
30	13	28			

Sucursal da Empreza em **Mertola**—V.ª de Manuel Francis Gomes.

Agenes em:

Pomarão—José Martins Coriel, Sobrinho.

Alcoutim—Antonio Francisco Caimoto.

Vila Real de Santo Antonio—José Joaquim Capa.

Meios de transporte entre Mertola e Beja

Ha automoveis de aluguer, custando a carreira 10 escudos; e trens de aluguer custando a carreira quatro escudos e 50 centavos.

Trens ou automoveis teem de ser requisitados a Beja.

O transporte no carro do correio custa 400 réis por pessoa, mas é um pessimo meio de transporte.

Fonte: *O Futuro de Mértola*, 5 de Junho de 1913, p. 3.

Praticamente de dois em dois dias o vapor sai de Mértola ou de Vila Real em função das marés. Há largadas pelas duas e meia da manhã, o que obriga os passageiros a verdadeiras vigílias. Desde que entra em vigor o novo contrato no início do século, o horário anual dos vapores divide-se em duas estações balisadas pelo 1° de Julho e pelo 31 de Outubro. Segundo o *Annuário-Almanach Commercial* para 1909, a carreira é "[...] diária desde o 1° de julho até 31 de Outubro, e nos outros mezes do anno, sahida de Mértola às segundas, quartas e sextas, regresso a Mértola às terças, quintas e sabados." [226]

Para o período 1912-1917, coligimos uma série de horários mensais referentes ao vapor *Guadiana* (no mínimo um por ano para meses distintos) que nos permite algumas ilações (Fig. 107). Durante os seis meses de "Inverno" o número de carreiras ronda as 12-13 (de dois em dois dias), sempre dependentes das marés e da altura e força da corrente [227]. Durante os meses de "Verão", as ligações têm saídas diárias (com algumas excepções) de Mértola e de Vila Real de Santo António. Por exemplo e segundo *O Futuro de Mértola*, o *Guadiana* no dia 1 de Setembro de 1915 deixa o cais de Mertola pelas 8.58 da manhã, desce o rio, tocando no Pomarão e em Alcoutim, atingindo Vila Real em poucas horas. Pelas 16.13 do mesmo dia, estará pronto a largar, iniciando a viagem de regresso [228]. Um ano depois, talvez pelo momento crítico que se vive e que faz diminuir o número de banhistas no litoral, a regularidade da carreira ressente-se: na segunda quinzena de Agosto de 1916, o vapor só sairá de Mértola por sete vezes, rumo à foz [229].

Publicitados os calendários das carreiras nas estações fluviais e nos periódicos (como estipulava o contrato), os princípios estavam cumpridos e havia que cumpri-los porque "por lei" as multas eram pesadas. Ao publicar o anúncio do concurso aberto para a carreira, em 1903, *O Districto de Faro*, lembra: "O adjudicatário fica sujeito às seguintes multas, salvo caso de força maior devidamente comprovado: 1° não saindo qualquer dos vapores de Lisboa ou de Mértola nos dias fixados, pagará 100$000 réis pelo 1° dia e 45$000 réis por cada dia de demora, além do fixado para a saída, tanto de Lisboa, como de Mértola. 2° por cada dia que exceder nas viagens redondas de ida e volta, pagará 45$000 réis, em qualquer das carreiras. 3° Se qualquer dos vapores deixar de entrar ou tocar nos portos em que é obrigado pelo contrato, à entrada ou escala, pagará em cada viagem 45$000 réis" [230].

---

[226] *Annuario-Almanach Commercial*, 1909, p. 2025.

[227] Cfr. Dezembro de 1912, *O Futuro de Mertola*, 1 de Dezembro de 1912; Março de 1913, *ibid.*, 16 de Março de 1913; Março de 1914, *O Luctador*, 15 de Março de 1914.

[228] *O Futuro de Mertola*, 16 de Setembro de 1915.

[229] *O Povo do Algarve*, 24 de Agosto de 1916.

[230] *O Districto de Faro*, 3 de Setembro de 1903, p. 3.

A realidade porém é que nem se cumpriam os horários nem se aplicavam as multas, por isso também não se cumpriam os horários. A tradição vinha dos tempos dos barcos de Alonso Gomes: as irregularidades e faltas de cumprimento cometidas chegavam mesmo ao Parlamento [231].

Pelo fim da primeira década do século *A Provincia do Algarve*, faz-se eco dos protestos das populações ribeirinhas: "Causa espanto a maneira abusiva e ilegal como é feita a carreira do vapor de Mértola a Vila Real de Santo António no rio Guadiana, sem que até hoje tenha havido uma intervensão nas estações superiores. Há dias, devia sair o vapor de Mértola, às 4 horas da tarde para Vila Real como marca o horário que se acha nas estações de Mértola, Pomarão e Alcoutim. Pois não só não cumpriram com o horário, mas seguiram viagem, de surpresa, ficando os habitantes das localidades, onde o vapor tem a obrigação de parar, privados dessa regalia. Para que serve então o subsídio do governo? É vergonhoso! Alcoutim tem um concelho importante, com uma aldeia que dista desta vila 35 km, tudo serra, não podendo os habitantes dela aproveitar o vapor em vista destas irregularidades." [232]
Dois comentários às afirmações do articulista: por um lado, a irresponsabilidade que se prende com o carácter "familiar" do modo de funcionamento que desde sempre caracterizou os vapores do Guadiana; por outro, a confirmação da extensa área de influência que a carreira fluvial atingia, quer na serra algarvia, quer na bacia económica de Mértola.

Uma última notícia que coligimos sobre horários, refere-se a 1933, aquando de uma derradeira tentativa para fazer reviver as carreiras. O vapor *Alentejo* e o motor *Guadiana* revesam-se entre Mértola e Vila Real de Santo António. No mês de Agosto de 1933, contabilizámos oito viagens feitas pelo primeiro e onze pelo segundo, em dias alternados [233]. Transportando pessoas e mercadorias, as embarcações, pertença de uma sociedade particular, não sobreviverão por muito tempo.

c) Os vapores e a vida a bordo

Sobre os vapores do Guadiana como tipo de embarcação, pouca informação nos chegou. Do ponto de vista iconográfico, a imagem que se transmite é a do barco de roda

---

[231] Cfr. *Diário da Câmara...*, 1893, p. 10.

[232] *A Provincia do Algarve*, 9 de Janeiro de 1909. Sobre este periódico afirma A. H. de Oliveira Marques: "O jornal republicano clássico era *A Provincia do Algarve*, semanário que datava dos tempos áureos da propaganda, visto ter começado em 3 de Outubro de 1908. Dirigido por Silvestre Falcão, seguiu, naturalmente, a tendência conservadora (unionista) do seu director. Terminou com o Sidonismo, em 29 de Setembro de 1918." (1981-a, p. 53).

[233] Cfr. *Ecos do Guadiana*, 1 de Agosto de 1933.

lateral, o "bate latas" como ainda é lembrado por tradição oral [234]. No texto dos contratos, se sempre se especificaram as características do vapor que ligava Lisboa ao Algarve, pouco se diz do destinado à carreira do Guadiana. "Um vapor de lotação e acommodações apropriadas para este serviço especial." - diz-se no texto de 1884 [235] ou "o vapor terá lotação, comodidades, condições de velocidade e solidez próprias para o serviço especial a que se destina", no articulado de 1914. Na discussão parlamentar sobre este último acordo, perguntara mesmo o Ministro da Marinha: "[...] é quasi preciso ter navios de encomenda para esta navegação, pois exige barcos de fundo chato e nós não os temos. Onde há vapores de rodas em Portugal com um certo comprimento, certa largura e certo calado de água?" [236] As condições naturais são determinantes nas características das embarcações: o fundo chato é indispensável para passar os vaus, a atenção ao comprimento é importante pela existência dos apertados "tornos"... Por tudo isto se exige também uma tripulação conhecedora do rio e do vapor [237] (ver Doc. nº 45).

Mas, voltemos a Junho de 1904. Um vapor fora comprado em Liverpool, especialmente para as carreiras no rio [238]. *O Guadiana* era de ferro, tinha 37,5 m de comprimento, 49 t, 4 pés de calado e atingia a velocidade de 14 nós [239]. O serviço do vapor era complementado com pequenas lanchas, também propriedade da empresa, que possibilitavam o acesso ao navio, transportando os passageiros desde os cais, quer em Vila Real de Santo António, quer em Mértola [240]. Mas o próprio acesso às lanchas não era fácil pelas próprias condições dos cais. J. Ferreira Moutinho comenta que "É de extrema necessidade em Santo António um caes ao longo do Guadiana. O desembarque alli é simplesmente grotesco; homens e mulheres têm de andar às cavalleiras dos barqueiros para não ficarem atascados no lodo da praia!" [241]

---

234 E figurado, por exemplo, no cabeçalho do periódico mertolense *Os Novos*. Ferreira de Almeida citado por Vilhena Mesquita, recorda embarcar: "[...] aí por 1888 [...] num velho vapor de rodas pertencente ao sr. Alonso Gomes." (1984, p. 77).

235 A Mina de S. Domingos apresenta em 1893 como uma das provas da não poluição das águas do Guadiana pela lavagem dos minérios, as condições em que se encontra o casco do vapor da carreira: "Ha vinte e trez annos que percorre quotidianamente o Guadiana entre Mértola e Villa real o vapor 'Gomes Iº' da Empreza Alonso Gomes e C.ª, sem que o seu casco de chapa de ferro se tenha resentido de qualquer acção deleteria [sic] nas aguas do rio." (*A Mina de S. Domingos*... 1893, p. 22).

236 *Diário da Câmara*..., 1914, p. 17.

237 A 23 de Dezembro de 1912 congratula-se *O Futuro de Mertola*: "[...] o nosso amigo sr. António Sequeira, fogueiro do vapor 'Guadiana', fez exame de maquinista fluvial ficando plenamente aprovado." Esta notícia prende-se com legislação específica saída havia já algum tempo sobre o ensino especializado, obrigatório para os maquinistas fluviais (ver Doc. n.º 20).

238 Sobre a importância dos estaleiros britânicos para as frotas de vapores sob diversas bandeiras europeias, ver A. Slaven, 1980.

239 *O Districto de Faro*, 2 de Junho de 1904.

240 Cfr. *O Futuro de Mertola*, 21 de Agosto de 1913. Leite de Vasconcellos diz ao iniciar a sua viagem pelo Guadiana: "Saimos da hospedaria uma manhã cedo. Mettemo-nos num bote, que nos levou ao vapor." (1899-1900, p. 247). Brito Camacho recorda nas suas *Jornadas*: "Do gasolina saltámos para uma pequena lancha que não pode atracar ao caes." (1927, p. 243).

241 J. Ferreira Moutinho, 1890, p. 62.

Três anos depois de chegar, o "magnifico" vapor encontrava-se já em reparações que demoraram um mês [242]. Em finais de Outubro do ano seguinte (1908), novas reparações são noticiadas [243] e só em meados de Dezembro, o vapor parece estar recomposto [244]. Os anos passam e o *Guadiana* continua activo. Em Julho de 1914, informava *O Futuro de Mértola*: "Tem estado parada a carreira a vapor entre esta vila e Vila Real de Santo António, desde sexta-feira última devido a uma avaria que o vapor 'Guadiana' teve na máquina e que está a ser reparada em Pomarão. Consta-nos que já na próxima 2ª feira haverá carreira. Oxalá assim suceda, pois a falta de comunicações entre Mértola e Vila Real de Santo António muito dificulta a vida dessa vila, já em si dificilima de suportar." [245]

A importância da chegada e partida do vapor está bem presente nestas linhas da imprensa local que segue a par e passo os contratempos da velha embarcação. Só no início de Setembro "Completamente reformado das suas máquinas, encetou já as carreiras diárias, entre Mértola e Vila Real de Santo António o vapor Guadiana. A vistoria a que foi sujeito deu-o como muito capaz para a navegação, motivo por que felicitamos a sua Empreza." [246] Dessas heróicas capacidades duvidamos bastante, aliás nem um ano passara e já *O Futuro de Mértola* dava notícia de nova interrupção na carreira "para reparos no vapor." [247]

Serviço pouco lucrativo que se faz durante muito tempo quase como obrigação. Por parte da empresa, o interesse será diminuto, daí aproveitar o material até ao fim, remendando-o enquanto durar. Pouca atenção se parece ter com populações ou poderes locais. Tudo é longe e pobre, de pouco lhes vale protestar.

Já muito ficou dito nas páginas anteriores dos aspectos sociais que se relacionam com as carreiras dos vapores do Guadiana. A sua vivência por parte das populações ribeirinhas transmitiu-se de geração em geração tornando-se um mito que hoje se ficciona. Personagens e situações recolhemo-las de muitas fontes e incluimo-las na narrativa do processo histórico ou ao falarmos dos vapores. Aqui deixaríamos alguns exemplos que

---

[242] Cfr. *Guadiana*, 6 de Junho de 1907 e 11 de Julho de 1907.

[243] *Ibid.*, 29 de Outubro de 1908.

[244] Nas páginas de *A Provincia do Algarve*, de Tavira, lê-se: "Em virtude das reparações e melhoramentos com que foi beneficiado o vapor Guadiana, da carreira entre Vila Real e Mértola, são maiores as comodidades actualmente oferecidas ao público por este vapor." (19 de Dezembro de 1908).

[245] *O Futuro de Mertola*, 30 de Julho de 1914. Porém duas semanas depois, a carreira está ainda suspensa: "Não recomeçaram ainda as carreiras entre esta vila e Vila Real de Santo António, por ainda não estar em condições de navegar o vapor 'Guadiana', o que está a causar grandes transtornos." (*ibid.*, 13 de Agosto de 1914). Com base em dados do tráfego existente no Ohio e no Mississipi em meados do século XIX, E. Haites e J. Mak calcularam um valor médio anual de 12% do capital investido na compra de um vapor fluvial, que seria gasto anualmente em reparações (1970-71, p. 157).

[246] *O Futuro de Mértola*, 3 de Setembro de 1914.

[247] *Ibid.*, 20 de Julho de 1915.

possibilitem a análise com maior detalhe da vida a bordo e dos diversos tipos de passageiros que utilizavam as ligações, reservando, no entanto, a informação sobre os fluxos turísticos para um capítulo à parte, atendendo à sua dimensão e importância. [248]

A mais literária das descrições da descida do Guadiana no vapor é sem dúvida a de Raúl Brandão nas páginas da *Guia de Portugal*:

> De *Pomarão* para baixo o **Guadiana** [...] corre esverdiado entre montes abruptos e severos, que à medida que o barco navega vão surgindo sempre uns atrás dos outros - à esq. a Espanha, à dir. Portugal -, os nossos mais pacíficos e às vezes cultivados até o rio, os dos vizinhos austeros, pedregosos e bravios - grande uniformidade deserta, onde aparece, isolada e perdida no scenário, uma ou outra casinha colmada. Diante de nós, a água que anima tudo isto, lisa e unida à proa do vapor, com veios longínquos mais quietos e riscos que estremecem à superfície; e naquela braveza de fragas e vegetação quási negra das encostas, irrompe de quando em quando uma amendoeira, que se entreabre no inverno em milhares de pequeninas flores, como se tôda ela criasse asas. Para o longe avistam-se mais serras, serras desta Espanha que de aqui se nos afigura esfarrapada e concentrada. E o barco segue, e os montes seguem-nos, encerrando o rio numa série de lagos dormentes, cheios dum encanto melancólico e selvático. Às vezes afigura-se-nos que vamos tocar naquela tremenda barreira lá do fundo, mas o vapor dá uma volta à procura do canal, e entramos noutro lago rodeado de encostas cortadas quási a pique sôbre as águas. Outra volta, outro lago, êste mais amplo, luminoso e azul, cujas margens se entreabrem para nos desvendar um cantinho cultivado e rústico - uma casa, algumas árvores e três palmos de erva muito verde. Desce-se, e o desfile panorâmico, um pouco severo mas amplo, variado e cheio de luz, vai-se renovando sempre diante dos nossos olhos. É um cone formidável que se destacaca dos outros montes; é *Alcoutim* num fundo risonho de amendoeiras, com *S. Lucar do Guadiana* na margem oposta; é sobretudo a vida maravilhosa das águas, que se embebe de todos os tons do azul e dos montes, e que estremece, reluz e se modifica a todos os momentos, com uma sensibilidade extraordinária.
>
> Os montes agora transformaram-se em colinas verdes. Repetem-se com mais frequência as terras cultivadas na nossa margem e às vezes na da Espanha. Quando o monte não acaba a pique, vêem-se sempre na faixa à beira da água alguns pés de oliveira, a negra alfarrobeira e a vinha baixa que se estende até à água. Estamos no *Tôrno da Pinta*, que é um dos mais lindos cotovelos do Guadiana. De aqui em diante as curvas do rio são menos acentuadas e começam a distinguir-se os bronzes imóveis da serra de Alcoutim. As povoações surgem mais próximas, Álamos, Larangeiras, Guerreiros, sempre na nossa margem - e o rio ganha uma amplidão luminosa. O céu esbranquiçou, perdendo o esmalte do Alentejo. O calor aperta mais. Outra povoação, a Foz, na confluência da ribeira de Odeleite, e quási logo na nossa frente uma grande superfície líquida entre terras que foram sucessivamente baixando, dum lado solitárias e envoltas em farrapos, do outro mais humanas e mais ternas. Sente-se já no rosto a viração do mar. Todo o rio estremece em escamas de luz até os grandes plainos verdes e indecisos. À esq. começa a ofuscar-nos a brancura voluptuosa de Ayamonte, tendo à mão direita a interessante vila de Castro Marim, apertada entre dois morros e com o seu velho castelo ennegrecido. Mas já Vila Real tremeluz e aparece na linha baixa e confusa, mergulhada na água, perdida na neblina e afogada em sol." [249]

---

[248] Numerosos são os estudos estrangeiros sobre os aspectos sociais ligados aos marítimos fluviais e à vida a bordo. Para o Loire referimos P. Chaussard, 1980 (Cap. 6), para o Saona, R. Saumon, 1974, (p. 49 ss.) e J. Courtot-Guichard, 1981 (Cap. "La vie sur les pèniches"). Para os rios ingleses a interessante polémica entre S. R. Broadbridge (1970 e 1974) e H. Hauson (1974).

[249] *Guia de Portugal*, II, 1927, p. 213-214.

Em 1893, Socorro Junior escrevia nas páginas de *O Petiz*: "Os barcos atravessam a sua corrente com uma suavidade estranha, parecendo idylios, enquanto mais ao longe outros singrando, ora rápidos, ora vagarosos e cortando o azul do céu com as suas alvas vellas, se assemelham a bandos de grandes gaivotas. Amiudadas vezes os vapores, ora da carreira, ora estrangeiros, movendo-se offegantes, animam estraordinariamente o nosso rio com as suas bandeiras, proporcionando maior movimento e dando mais vida aos povos que elle banha." [250] Esta é a visão da vida do rio junto à foz. Frente a frente, os dois portos de Vila Real de Santo António e de Ayamonte rivalizavam em movimento marítimo e fluvial, os "vapores da carreira" perdem-se entre as outras dezenas de embarcações que chegam por mês e banalizam-se pela sua regularidade. A novidade chega pelo mar e eles asseguram as ligações com o interior e, o que fica para o interior tem só uma relativa importância.

A. J. Patrocinio recordando a antiga vida fluvial, lembra o proveito que o pequeno comércio tirava das carreiras. Das povoações do interior descia a "gente do rio" a Vila Real para vender os seus produtos no mercado da vila, em especial aos sábados: aves de capoeira e ovos, cereais e legumes, barros [251]. Do interior desciam também ao litoral os que procuravam trabalho na agricultura, na pesca, na indústria ou nas tarefas domésticas. As principais migrações eram as sazonais, ligadas às ceifas, em direcção a Espanha. Utilizavam o vapor os que vinham dos "montes do rio" ou mais de Norte. O importante era passar à outra margem. Mas essa tarefa cumpriam-na as barcas. Migrações de trabalho no sentido ascendente seriam escassas: um ou outro homem atraído pelas minas, já que estas captavam especialmente o trabalhador rural das áreas próximas. Em contraponto ao trabalho, o lazer e, antes do *boom* turístico balnear da viragem do século (e depois paralelamente), os vapores sempre transportaram os peregrinos para a romaria de Nossa Senhora dos Martires, de Castro Marim ou foliões para as festas de Isla Cristina ou da Senhora das Angústias, de Ayamonte [252].

As descrições das condições a bordo não são muitas (ver Doc. nº 80). Brito Camacho nas suas *Jornadas*, que datam já dos anos vinte do nosso século, quando a antiga navegação perdera muito da sua capacidade e regularidade, não nos deixa um quadro

[250] Socorro Jr., 1893, p. 3.

[251] A. J. Patrocinio, 1964-b, p. 1.

[252] "Quando estudava em Beja, onde não havia hotel, vivia na Pensão da srª Carolina Ticão, bem frequentada e onde diariamente e já muito velhinho, ia tomar o seu café o abastado proprietário sr. Alonso Gomes, dono dos vapores que faziam a carreira do Guadiana entre Mertola e Vila Real de Santo António. Fizemos conhecimento e amizade, dizendo-me sempre que, quando quizesse, podia utilizar os seus vapores. Aceitei a gentil oferta duas vezes em viagens de ida e volta (indo até Mértola em bicicleta), nos dois anos (1896-97) que ali estudei, sempre por ocasião das famosas festas das Angustias de Ayamonte ou das da Isla Cristina." (A. Almeida Carvalho, 1956, p. 81).

entusiástico: "O barco não tem camara, nem tem cobertura, e os barcos além de serem estreitos são muito baixos, de modo que vão as pessoas como que acocoradas, com os joelhos à boca." [253] (ver Doc. nº 79). Para além da falta de espaço outra das condições básicas é a higiene e, nesse capitulo, também as antigas embarcações na época áurea da navegação fluvial não primavam pelo exemplo: "A respeito de aceio, repugna entrar em semelhantes embarcações, que mais parecem destinadas a carga de guano." [254] A única vantagem em relação ao que comentámos da vida a bordo dos vapores Lisboa-Algarve é a brevidade da viagem. Com a maré, o percurso é rápido e, mantendo-se o passageiro na coberta vai enchendo a vista com a paisagem, o que faz esquecer o transporte. Tal é o caso de Leite Vasconcellos: "Às 7 horas iamos pelo Anas abaixo, que corre entre outeiros selvagens, onde e só de longe em longe que se vê verdejar uma árvore, ou avultar uma casa. A Bética e a Lusitania, divididas pelo rio, defrontando-se na mesma esterelidade: de um lado e do outro, durante muito tempo, charnecas quasi continuadas, como no tempo em que os navios phenicos pela primeira vez sulcaram o rio. Pelas 9 horas passavamos entre S. Lucar (Andaluzia) e Alcoutim (Algarve), duas povoações pittorescas, que se saudam entre si, cada uma com o seu castello em ruinas, prova da antiga amizade e mutua confiança." [255] E Brito Camacho cerca de duas décadas depois: "Pequenas povoações [...] Casas muito bem caiadas, insignificantes, dispostas ao acaso [...] Salpicadas as encostas de azinheiras, oliveiras e amendoeiras." [256]

Há por vezes verdadeiras aventuras no rio, o que torna a viagem mais pitoresca e inesquecível como os precalços devidos ao trânsito fluvial como o que ocorreu ao vapor que descia para Vila Real a 14 de Abril de 1899: "[...] esteve ameaçado de grossa avaria o vapor da carreira entre Mértola e Villa Real [...] por se ter atravessado no rio, n'aquelle local, um cahique de carga de minério [...] por differentes vezes os cahiques e chalupas, chegando ao Pomarão, não amarram para a terra como é indispensável, para deixar desembaraçada a navegação do rio, e afastar a possibilidade de avaria." [257] Aos sustos verdadeiros somam-se os anedóticos que fazem do vapor um local único de convívio, de troca de experiencias e de transmissão de informação. Pelos primeiros e conturbados anos da República, *O Futuro de Mértola* incluia uma pitoresca história da vida a bordo, sob o título: "Bomba?

No dia 18 do corrente, quando a lancha da *Empresa de Navegação a Vapor no*

---

[253] Brito Camacho, 1927, p. 243.
[254] *A Provincia do Algarve*, 9 de Janeiro de 1909.
[255] J. Leite de Vasconcellos, 1899-1900, p. 247.
[256] Brito Camacho, 1927, p. 243.
[257] PVR, *Livro de Registo das Ordens...*, fl. 73.

Guadiana conduzia os passageiros de Vila Real de Santo António para bordo do vapor que faz carreira entre aquela e esta vila, o guarda fiscal Manuel Aleixo, que faz serviço a bordo do mesmo vapor, descobriu no fundo da lancha, oculto pelas tábuas do piso, um envolucro fulminante, o qual mostrou a um dos passageiros, sr. Manuel António Afonso, secretário de finanças neste concelho que, parecendo-lhe ser uma bomba de fácil explosão, aconselhou o guarda a deitar o envolucro ao rio, o que o guarda fez sem maior exame." [258]

d) O turismo balnear

Já nas primeiras décadas de Setecentos, Fonseca Henriques, médico de D. João V enumerava as virtudes das águas dos rios em geral e em particular do Guadiana no seu *Aquilégio Medicinal*: "Nas suas agoas, quando corre junto a Beja, e outras terras do Alentejo, se tem achado insigne virtude diuritica, e deobstruente, que sem duvida se lhe communica da muyta tamargueyra porque corre; e por isto seraõ boas para opilações do baço, e das mays entranhas, e para alimpar os rins de areas, e prezervar de pedra, e de dores nephriticas." [259]

A importância da água do Guadiana para fins terapêuticos manter-se-á ainda na primeira metade da centúria seguinte. Madoz no seu *Diccionario* ao falar do Guadiana dá notícia de muitas pessoas que procuram o rio para banhos em Sanlúcar [260]. Na segunda metade do século XIX em Portugal, toda esta tradição hidroterápica ganhará foros de tratamento médico à semelhança do acontecido já desde há muito na Europa. Mais ainda do que através da classe médica, a mensagem chegou pelo publicismo e tornou-se também possível graças à revolução dos transportes.

Ramalho Ortigão, um dos homens da geração de 70, é o mais famoso divulgador das virtudes das águas das nascentes, do mar e dos rios, encaradas como meios para a construção de um novo homem, elemento de uma sociedade nova. As suas obras *Banhos de Caldas e Águas Minerais* e *As Praias de Portugal* são na realidade dois manuais para o cultor da hidroterapia [261]. A praia faria bem à queirosiana Luisa de *O Primo Basílio*, para a

---

[258] *O Futuro de Mértola*, 21 de Agosto de 1913.

[259] F. Fonseca Henriques, 1726, p. 223. Sobre os rios em geral havia afirmado: "Todos os rios de agoa doce saõ uteys na Medicina, tomando banhos nelles, para os males, que dependem de intemperanças quentes, que produzam effervecencias no sangue, estuacaõ no hipochondrios, espasmos, convulsões, e crispaturas nas partes solidas, prurigens, e comichoens na contextura da pelle; e outros mays danos." (*Ibid.*, p. 233).

[260] P. Madoz., IX, 1847, p. 37.

[261] Após recomendações sobre banhos de mar (às quais a seu tempo voltaremos) que Ramalho dedica especialmente à mulher citadina, aconselha: "Tu, pobre mulher do povo, perdôa-me se nas prescripções que tenho exposto ácerca do tratamento pelo mar - precaução de conforto, alimentação, viagem, mudança de meio, reorganização da vida domestica, etc - eu me esqueci de ti. A verdade é que as tuas

mulher das serras, menos "desgraçada" serão suficientes os rios de Portugal, tanbém muito puros e saudáveis [262]. A organização do bem dos povos, segundo a sua condição. Mas os povos que já vinham à Foz e à Póvoa de Varzim pelo S. Bartolomeu, não necessitam das sábias palavras de Ramalho. A moda médica e social das praias de mar alastra rapidamente a todas as camadas sociais e um dos privilegiados locais para observar esse curioso e recente fenómeno em Portugal é o extremo fronteiriço do Algarve Oriental [263].

Datam dos finais da década de 1860 as primeiras informações sobre barracas estabelecidas nas praias fluviais do Guadiana frente a Vila Real de Santo António [264]. Mandadas retirar por colidirem com o tráfego portuário, delas teremos notícia à medida que progressivamente vão sendo empurradas para Sul, em direcção à Ponta da Areia, junto à foz, área que não perderá os adeptos que procuram banhos de rio e de mar. A 31 de Julho de 1913, *O Futuro de Mértola* publicita:

> "Ao público.
>
> A partir do dia 16 do corrente, a empreza de navegação no Guadiana estabelecerá um serviço especial de vapores de maneira a que as famílias de Vila Real e Ayamonte, que queiram ir tomar banho na Ponta de Sto António (Foz do Guadiana) possam fazê-lo com inteira comodidade e economia.
>
> A empreza, além do serviço de transporte, terá no sitio acima indicado o número de barracas necessárias para a acomodação dos banhistas e bem assim um banheiro encarregado da guarda e fiscalização das barracas.
>
> Os preços das passagens será:
>
> Entre Ayamonte e a Ponta de Sto António, ida e volta 80 centimos de pesetas.
>
> Entre Vila Real e Ponta de Sto António, 120 réis.
>
> A partida dos vapores será:

Saída de Vila Real	Regresso da praia
6.20 da manhã	8.30 da manhã
2.20 da tarde	3.00 da tarde
4.20 » »	5.00 » »
6.20 » »	7.30 » »

enfermidades dispensam melhor os conselhos que as das senhoras de sociedade, mais debeis, mais fracas, mais doentes, e no fim de contas, sob o ponto de vista physiologico, mais desgraçadas do que tu. [...] É certo que cada um se trata *segundo os seus meios*, e não *segundo os seus males*." (Ramalho Ortigão, 1876, p. 122).

[262] "Assim, nos banhos de mar, enquanto as pessoas ricas planisam uma temporada de trez mezes, tu, se habitas o campo, chegas á Foz ou á Povoa de Varzim na vespera de S. Bartholomeu, e tomas os teus trinta banhos em trez dias. Bem sei que não podes demorar-te mais tempo. Tens muito que fazer e tens muito pouco que gastar. A única coisa que eu te aconselharia, se estas linhas te podessem alcançar, a ti ou ao cirurgião da tua freguezia, seria que nem esse pouco tempo nem esse pouco dinheiro sacrificasses, e que, em vez de ir banhar-te no mar, que fica longe, te banhasses simplesmente no rio que te passa á porta de casa. Tão salutares, tão hygienicos, tão pouco usados infelizmente em Portugal, os banhos de rio podem em grande numero de casos substituir vantajosamente os dispendiosos banhos de mar. Se a nossa humilde voz podesse chegar aos ouvidos das Câmaras municipaes dos nossos concelhos ruraes, pedir-lhes-hiamos que consultassem sobre esta questão hydrotherapica o seu cirurgião de partido ou o seu delegado de saude, e que em beneficio dos seus municipes mandassem construir no seu rio uma pequena barraca de madeira onde podessem gratuitamente banhar-se aquelles a quem o facultativo o ordenasse." (*ibid.*, p. 123). Ver a leitura geográfica de Luís Paulo Martins sobre o turismo balnear oitocentista (1989).

[263] O turismo balnear nessa área foi alvo de atentos e detalhados estudos por parte de Carminda Cavaco. Basear-nos-emos sobre as conclusões desta autora, insertas quer em "Monte Gordo" (1974), quer em *O Algarve Oriental* (1976).

[264] *Id.*, 1974, p. 92. Mas já em 1860 o lavrador Parreira Cortez, de Serpa passava habitualmente a sua época de banhos em Vila Real de Santo António e aí passará a sua *lua de mel* (cfr. Ana Maria Matos *et. al.*, 1982-b, p. 142).

Com o aumento da frequência e os vários problemas que a margem do movimentado Guadiana colocava, os banhistas procuram mais longe, o mar aberto. A pobre aldeia de pescadores de Monte Gordo, conjunto de palhoças em volta de uma pequena capela, crescerá rapidamente face ao fenómeno novo que a assalta [265].

O que se procura é um lugar de recreio, separado da vila fabril e portuária em que se tornara Vila Real mas, ao mesmo tempo, suficientemente perto dela para com facilidade homens de negócios, industriais e mesmo agrários poderem organizar e controlar os seus afazeres deixando as famílias na estância balnear. A primeira autorização para levantar uma barraca de banhos na praia de Monte Gordo data de 1899, embora já seis anos antes se tivesse estabelecido a ligação entre a aldeia e a estrada Tavira - Vila Real, permitindo com maior facilidade e segurança o acesso através dos meios de transporte. Os banhistas instalados em Vila Real continuarão a chegar manhã cedo, ao longo do areal [266].

Uma palavra a propósito do carácter "repulsivo" dos litorais mais próximos, português e espanhol. São prioritariamente as condições físicas que jogam: áreas de sapal e ria que com correntes e alterações dos bancos de areia se tornam inseguras para os banhistas, quer os adultos, quer as crianças. A presença de uma clientela interessada é porém, imprescindível. A Monte Gordo corresponderá na costa espanhola Punta Umbria, junto a Huelva, a primeira das estâncias balneares deste extremo ocidental da Andaluzia a desenvolver-se, graças à comunidade inglesa das Minas de Rio Tinto que se instala nos areais e dunas, antes desertos [267]. A população onubense não tarda em imitá-la, estabelecendo-se mesmo, pela dimensão da procura, carrreiras fluviais [268].

Mas voltemos a Monte Gordo, para estudarmos com mais detalhe uma das correntes turísticas que a ele se dirige: a dos banhistas que chegam pelo Guadiana. Ela é provavelmente o mais forte vector centrípeto, já que para além de colectar as gentes da beira rio (Alcoutim, Odeleite e Castro Marim), recolhe também todos quantos convergem a

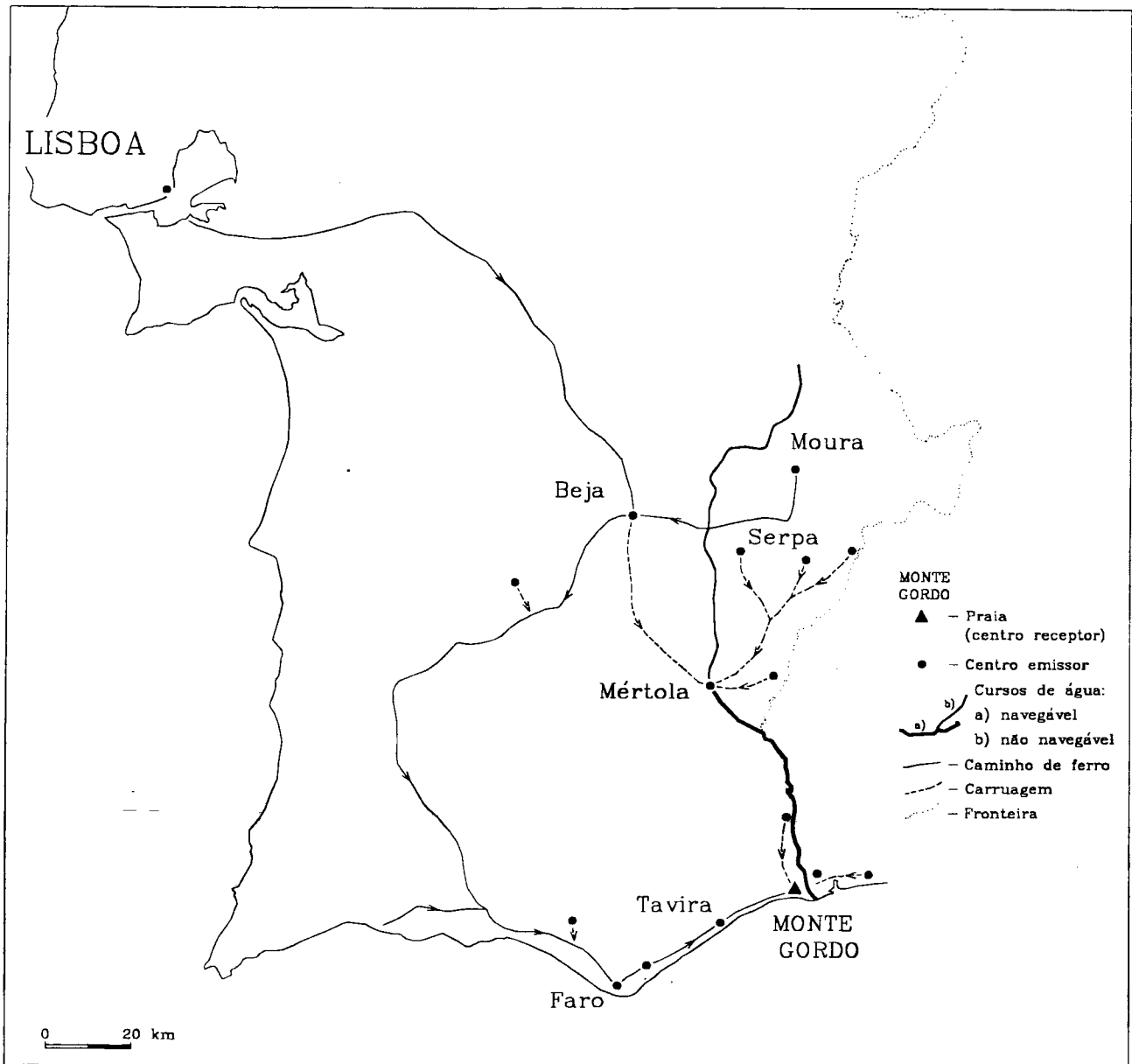
---

[265] "Monte Gordo oferecia à clientela das praias fluviais do Guadiana uma larga baía de águas pouco profundas, acompanhada de extensa faixa de areia muito fina, banhada por mar calmo, sem vagas nem correntes perigosas, ao abrigo do pinhal, que então parecia fixar definitivamente as dunas e proteger o areal das nortadas, e não perturbada pela passagem constante de barcos de pesca e de comércio." (Carminda Cavaco, 1974, p. 93).

[266] Nas palavras de Carminda Cavaco, "O desenvolvimento de Monte Gordo como centro de veraneio deve-se [...]: [à] vizinhança da burguesia de Vila Real; ligação fluvial entre Vila Real e Mértola, que servia a clientela do Alentejo interior a sul de Beja; carácter repulsivo do litoral do Sotavento [...], [ao] carácter não menos repulsivo do litoral do sul de Espanha mais próximo de Ayamonte [...], [à] existência de família e de negócio entre as populações de um e outro lado da fronteira, valor da peseta" (*ibid.*, p. 91). Ver também Carminda Cavaco, 1969.

[267] Cfr. D. Avery, 1985, p. 218-219.

[268] "Ce sont les Anglais de la Compagnie de Rio Tinto, peut-être plus amoureux de la nature sauvage que les Espagnols, qui ont 'découvert' la beauté des lieux et y ont installé les premiers chalets 'coloniaux' en bois. En 1896, ils ont même obtenu du gouvernement une concession de 200 ha pour y édifier des villas de vacances pour les cadres de la Compagnie et des maisons de repos pour les employés. Ainsi furent construits une vingtaine de chalets de bois, sur pitotis." (F. Fourneau, 1979, p. 147).

Fig. 108 - Correntes turísticas para a Praia de Monte Gordo no início do século XX.

Mértola a apanhar o vapor: a margem esquerda a sul de Moura e a margem direita, do concelho de Mértola. A influência estende-se ao litoral algarvio e onubense, como deixámos dito e aos grandes centros regionais (Tavira, Olhão, Loulé, Faro, Beja, Aljustrel, São Brás de Alportel) e mesmo à capital. A moda da praia de Monte Gordo, pelos primeiros anos do século, ultrapassa largamente o previsível (Fig. 108).

Os clientes que afluem e que se procuram atrair são antes de mais os abastados proprietários, comerciantes e industriais e suas famílias, algarvios, alentejanos e andaluzes [269]. As crónicas mundanas da imprensa regional e local da época estão repletas de referências directas às "ilustres" famílias [270] (ver Doc. n.º 58). Mas não são apenas estas que chegam; o turismo balnear em Monte Gordo é um dos primeiros bons exemplos do turismo português de massas [271] (ver Doc. nº 75). Brito Camacho nas suas *Jornadas*, ao descrever o pitoresco percurso Vila Real - Mértola refere por seus companheiros a bordo: "Muitos passageiros, uns vão para o Pomarão, outros que vão para Mértola ou seus arredores. Gente pobre, trabalhadores de campo que tomam banhos em Monte Gordo, e regressam a suas casas" [272].

A empresa transportadora dos migrantes sazonais fomenta também as deslocações, reduzindo as tarifas a partir de meados de Agosto [273]. Aquando da suspensão das carreiras regulares, nos anos vinte, será só durante o Verão e em função da procura dos banhistas que se estabelecem ligações fluviais feitas por particulares entre as vilas do rio e o litoral [274]. Este começo para nós tardio da "época de banhos" relaciona-se com o fim das colheitas: as ceifas estão feitas e os negócios nas grandes feiras realizados [275]. A nova moda vem sobrepor-se a outras actividades de lazer já existentes (festas e romarias) que se prolongavam por Setembro. O mês na praia pensa-se já imprescindível na manutenção da saúde para o resto do ano, em especial, para as crianças.

---

[269] O turista de além Pirineus tardará ainda a chegar. Os guias desaconselham vivamente o Algarve: "[...] très mal desservie [...] où le climat torride rapelle celui de l'Afrique [...] il est tout à fait déconseillé aux touristes!" (D. H. Pageaux, 1976, p. 23).

[270] Cfr. Ana Maria Matos *et al.*, 1982-b, p. 316. Pelo fim da primeira década do século e durante a época balnear, o *Guadiana* insere sempre nos seus números notícias detalhadas sobre as famílias presentes na praia: "[...] chegaram a esta praia [...] D. Francisca Alberto e suas netas. D. Anna, D. Luiza e D. Francisca, de Odeleite e os proprietários do concelho de Mértola, Srs. Augusto da Palma e José da Palma." (5 de Setembro de 1907). "São esperadas por estes dias muitas famílias de S. Braz d' Alportel, Serpa, Aldeia Nova e Mértola." (27de Agosto de 1908).

[271] Já numa representação ao poder central, datada de 1902, apelando à não extinção da carreira fluvial no Guadiana, a edilidade mertolense lembra entre outras fortes razões " a facilidade de procurar com pequeno despendio o uso dos banhos de mar " possível através das viagens dos vapores (AHM, *Actas* .... Cx. A. B. 1/30, fl. 157v).

[272] Brito Camacho, 1927, p. 243.

[273] "Começou como nos anos anteriores a época de banhos em 15 de Agosto, sendo as passagens entre Mértola e Vila Real de Santo António, a preços reduzidos." (*O Futuro de Mértola*, 10 de Setembro de 1914).

[274] Cfr. "Terras esquecidas...", p. 2.

[275] Em meados de Junho é ainda cedo para partir, o *Guadiana*, periódico de Vila Real, refere como primeira informação, a 16 de Julho de 1908: "Da nossa vila já para ali [Monte Gordo] partiram algumas famílias."

Reconstituamos uma viagem para a praia de uma família da margem esquerda (de Aldeia Nova de São Bento ou de Vila Verde de Ficalho), na primeira década do século. No "carro de bestas" segue todo o indispensável para estabelecer um *lar* na casa alugada que a espera em Vila Real de Santo António. "Casas limpas de pau e vassoura, isto é, sem nada dentro" - comenta Brito Camacho. E acrescenta: "As famílias do Baixo Alentejo estão habituadas a levar para banhos do mar quasi todo o apetrechamento caseiro, só dispensando aqueles utensílios que são de transporte muito incómodo e dispendioso." [276] O objectivo é alcançar o porto fluvial de Mértola, o que se faz em duas etapas com paragem em Vales Mortos. A noite é passada sob o céu de estrelas, o que voltará a acontecer também no arrabalde d'além rio (onde existe, para os endinheirados, uma estalagem), frente a Mértola, se for necessário esperar pela maré [277]. A viagem de barco é inesquecível pela vida a bordo, pelo movimento no rio, pelo colorido das margens, pela grande vila e a praia, que enfim, estão à vista.

O *Guadiana* periódico vilarealense, relata a 29 de Agosto de 1909: "Está encantadora a nossa praia. Extraordinária animação, enorme concorrência. Diariamente chegam novos frequentadores. A todo o momento ouve-se dizer que já não há casas disponíveis, mas eis que chega novo forasteiro, aparecendo como por encanto, casa disponível que lhe é alugada e algumas por preços um tanto elevados [...] encontramos aqui famílias de todos os pontos da nossa provincia, e do distrito de Beja". E duas semanas depois: "tem havido dias de chegarem mais de cem pessoas" [278]

O forasteiro veio para se distrair mas, instalado, preocupa-o especialmente a saúde. A vivência do banhista de Monte Gordo parece em tudo corresponder aos preceitos estipulados pelos médicos e pelos publicistas [279]. Das páginas do *Guadiana* recolhemos uma das mais interessantes crónicas anónimas (ver Doc. n.° 58) sobre a vida balnear, onde se

---

[276] Brito Camacho, 1927, p. 235.

[277] A modesta pensão que pelos anos vinte era conhecida pela "Estalagem da Germana", estava alugada pela Câmara de Mértola a José Giraldo, nos finais da década de 50 do século passado (AHM, *Conta corrente...*, Cx. 2/1, fl. 35v).

[278] *Guadiana*, 29 de Agosto de 1909. A única referência a uma quebra no número de turistas que sobe de ano para ano ao longo desta primeira década do século, data do Verão de 1907 (*ibid.*, 12 de Setembro de 1907). Mas já no ano seguinte o citado órgão de imprensa fala dos verdadeiros contingentes que chegam, a propósito do problema do aluguer de casas: "A procura de casas para famílias que no presente ano pretendem ir para a explendida praia de Monte Gordo tem sido extraordinária. É já difícil encontrar-se uma que não tenha alugador, tendo já muitas famílias desistido de virem para aquela estancia balnear por não terem onde se alojar. De ano para ano a concorrencia de banhistas aumenta e bom seria que se fosse olhando com interesse para este facto, visto que a magnifica praia é sem contestação uma das melhores do país." (*ibid.*, 16 de Julho de 1908).

[279] Voltemos aos conselhos de Ramalho Ortigão: "Segundo os auctores do excellente diccionario francez de *Hydrologia medica*, o tratamento marítimo que os doentes vão procurar nas praias, consta de três elementos distinctos: a *atmosphera marítima, a água do mar para uso interno, e o banho de mar.*" E acrescenta: "Além d'estas principaes applicações de tratamento marítimo, - o ar, a bebida, o banho - figuram ainda na therapeuthica o *banho d'areia*, utilissimo ás creanças, o *banho d'ar*, a *alimentação com mariscos*, etc." (Ramalho Ortigão, 1876, p. 115 e 118).

relata um dia típico do *turista*: "[...] a vida aqui decorre simples e tranquilla; de manhã faz-se a *cura d'ar* e tomam-se os banhos e então é lindo ver abrigadas do sol á sombra das innumeras barracas disseminadas aqui e além, grupos de gentilissimas damas que com o variegado matiz de suas despretenciosas *toilettes* põem uma nota clara, no verde ondulante da massa enorme do Oceano, e ver as creanças, mergulhando descalças seus delicados pésinhos costumados a pisar encerados *parqués* e macias alcatifas, correrem sobre a áspera areia despreoccupadas e alegres como bandos de gaivotas." [280]

A "cura d'ar" que em meados de Oitocentos fizera moda nas praias do Norte da Europa, onde as temperaturas da água e as "fortes ondas" só isso permitiam, transfere-se agora para Sul mas com menos impacto [281]. Em Monte Gordo o banho é pela manhã e de preferência bem cedo quando a água está mais fria, para fortificar o corpo e o espírito. Em 1913, há barcos que partem de Vila Real para a Ponta de Santo António pelas 6.20 da manhã e, no mesmo horário se indica que quem quiser regressar pelas 8.30 já o pode fazer [282]. Após o almoço, a tarde é dedicada aos *pic-nics* e passeios que podem durar todo o dia, com cavalgadas, caçadas, bailes e descantes. Os que ficam percorrem a avenida frente ao mar. À noite no casino ou no clube joga-se e dança-se, enquanto cá fora no coreto, a "Real Philarmónica Alumnos de Mercurio" executa alguns trechos do seu escolhido reportorio [283]. Pela fronteira próxima, uma das grandes tentações é a visita às povoações andaluzas de Ayamonte e de Isla Cristina, visita facilitada pelo momento político que se vive e pelas estreitas ligações comerciais e sociais que existem entre as duas margens. É sobretudo aquando das festas das padroeiras (Angústias de Ayamonte e Senhora das Dores de Monte Gordo) e dos mercados, que maiores contingentes de portugueses ou de espanhóis cruzam o Guadiana.

Monte Gordo "[...] ainda que antiga, obedece aos bons princípios de hygiene, quer na disposição das suas bem orientadas ruas, quer no systema das suas modestas construcções. Estas obedecem ao bem conhecido typo norte-americano *familly house* não havendo assim em cada habitação mais de um inquilino, o que permitte, aos seus moradores, a par de uma convivencia de todas as horas pelas *terrasses* que os precedem, o isolamento

---

280 *Guadiana*, 19de Setembro de 1907, p. 2.

281 Afirma Ramalho: "A *atmosphera maritima*, ou ar do mar, actua sobre o organismo pela sua densidade, pela sua constituição chimica e pelas condições physicas a que póde achar-se sujeito." Mas no Sul pensa-se no mar: "O *banho* pode ser considerado sob dois pontos de vista differentes como agente *hydroterapico* e como banho *medicamentoso*. A acção hydroterapica domina quando a duração do banho é mais curta e a temperatura mais fria. Produz-se a acção medicamentosa quando a temperatura é mais elevada e a duração do banho mais longa (três quartos de hora)." (Ramalho Ortigão, 1876, p. 115 e 117).

282 *O Futuro de Mértola*, 31 de Julho de 1913.

283 *Guadiana*, 19 de Setembro de 1907, p. 2.

dentro da propria convivência." [284] Monte Gordo cresce e o seu desenvolvimento é especialmente notório pelos melhoramentos que surgem de ano para ano. O articulista do *Guadiana* que temos vindo a citar, diz em 1907: "Consta-nos que a digna camara de Villa Real de Santo António, numa das suas ultimas sessões deliberou completar a rede de esgotos e o calcetamento das ruas desta povoação, bem como melhorar a illuminação e o policiamento. "No ano seguinte o mesmo periódico apela ainda aos cuidados a ter no tipo de construção, à edificação de um hotel mas, o progresso terá o seu preço. A "Crónica Montegordina - palestra com a jovem praia ", assinada por um tal Losage e datada de Agosto de 1909 (ver Doc. n.° 63) refere já dois restaurantes, " casas novas rebocadas de fresco e cuidadosamente caiadas", um *club* assoalhado.

> "O peor, filha, é que perdeste aquela inocencia que era o teu encanto [...] Que pitoresca ela se mostrava, coalhada de gente em trajos caseiros, gargalhando do episódio picaresco, originado pela ousadia de algum temorato alentejano, que recebia de gatinhas as ondas inofensivas de um mar picado levemente [...] Os homens para contento das senhoras efeminam-se, tratam de, com as cores vistosas das gravatas e demais arrebiques, atrair os olhares das damas; estas por sua vez, com uma blusa de fino tecido transparente, saia dernier cri, deixam inconscientemente admirar os seus mais valiosos encantos". [285]

A "decadência" e a "perdição" segundo as palavras dos mais velhos chegam à antiga aldeia de pescadores através das novas modas da sociedade que cultiva o *chic*, o *luxo* e o *dandysmo*. Athayde de Oliveira, o autor da (ainda hoje) mais completa monografia de Vila Real de Santo António e que tem essa sua obra anunciada na mesma página da crónica de Lasage, comenta também crítico, sobre os desenfreados costumes balneares: "A praia, creio, que é uma daquellas onde se anda mais á vontade; e tão á vontade que ás vezes faz lembrar o tempo em que o pai Adão ainda se não sabia cobrir com as folhas da figueira." [286]

e) O transporte do correio

O transporte e distribuição do correio entre as povoações do Baixo Guadiana é um exemplo mais da importância do rio na vida das populações. Através da via fluvial chegavam e partiam as notícias que ligavam a área ao resto do País e ao mundo. Primeiro os barcos à vela e mais tarde, com maior segurança e periodicidade o vapores, transportavam "as malas". As cartas partiam depois para o interior ou dele chegavam. Interessa-nos neste estudo a

[284] *Ibid.*

[285] *Ibid.*, 12 de Agosto de 1909.

[286] F. Athaide de Oliveira, 1908, p. 188.

evolução de como, quando e onde chegava o correio que circulava pelo rio e também o desenvolvimento dos transportes terrestres complementares. Não sendo uma "mercadoria" vulgar, as *malas* viajavam quase sempre com os passageiros, ou melhor, são os passageiros que muitas vezes aproveitam o transporte do correio; daí a nossa decisão de incluirmos o seu estudo neste capítulo. Nos vapores do Guadiana encontraremos sempre as *malas*.

Pela segunda metade do século XVIII, a ligação do Baixo Guadiana à capital fazia-se através de Beja. É a partir desta cidade que o correio atingia as vilas da margem esquerda (Moura e Serpa) e descia a Mértola. As comunicações marítimas regulares para o extremo oriental do Algarve não estavam ainda asseguradas; daí o investimento da administração pombalina na estrada real Beja - Mértola [287].

Após as invasões francesas, o serviço postal organiza-se em grandes eixos que a capital centraliza. Para Sul, a partir de Montemor-o-Novo, o correio desce por Beja, Almodovar, Loulé a Faro e daí a Tavira e Vila Real de Santo António [288] (Fig. 40). De Beja vai também a Mértola. Alcoutim será sempre o ponto onde a correspondência chega com menos regularidade, dependente de Mértola ou de Vila Real [289]. Com o incremento da vida económica e social no concelho de Mértola, a Câmara delibera em Setembro de 1861 requerer junto do "Sub Inspector dos correios e postas do Reino representando-lhe e pedindo o estabelecimento de correios diários para esta Villa por assim convir aos interesses d'este Concelho." [290] De facto, será numa das sessões camarárias seguintes (15 de Novembro) que os vereadores serão informados (através do *Diário de Lisboa*) do falecimento de D. Pedro V, que ocorrera cinco dias antes [291].

Uma primeira ruptura no sistema de distribuição do correio no Sul do País ocorre com o desenvolvimento da linha ferroviária do Sul, que atinge a cidade de Beja em 1864. O *Mappa dos Correios no Continente...* de A. J. de Varejão (1868), dá-nos conta da rapidez com que a correspondência passou a atingir as vilas do Guadiana: 8 dias para Alcoutim, 2 dias para Castro Marim e Vila Real, dia e meio para o Pomarão, 1 dia para Mértola, em

---

[287] Percurso com estação de muda construída com a ajuda do poder central em 1776. Um vintém por carta pagava-se em Beja para que a correspondência chegasse às "vilas sobre o Guadiana" (A. Iria, 1948, p. 28).

[288] Comenta Godofredo Ferreira: "As carreiras que acabámos de indicar são apenas as que a Sub-Inspecção dos Correios pagava; não quer isto dizer, porém, que só para essas localidades houvesse então malas do Correio. [...] Pagavam-nas as Câmaras interessadas ou os Correios assistentes, ou ainda, num ou noutro caso, muito raro, qualquer empresa ou particular, a quem convinha a existencia da comunicação." (1958, p. 66). Athaide de Oliveira afirma que em meados dos anos de 1830, uma carta expedida de Vila Real precisava de uma semana para chegar a Lisboa (1908, p. 149).

[289] Contudo, há informação de que já em 1834 o lugar de correio assistente interino era ocupado em Alcoutim, por José Pires dos Reis, que foi nomeado director do Correio em 1854, cargo em que se conservou até à sua morte, em 1859 (José Varzeano, s.d., p. 1).

[290] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/18, fl. 78v.

[291] *Ibid.*, fl. 86v.

média. Não estando cartografada qualquer referência ao transporte por barco fluvial, poderíamos admitir que a ligação a Vila Real fosse feita via Campo de Ourique e Tavira, a partir de Beja. O mapa de Varejão refere também a existência do telégrafo em Mértola, no Pomarão e em Vila Real de Santo António [292]. Porém, só dois anos depois o Governo português assina um contrato com a "Falmouth, Gibraltar and Malta Company" para a colocação e exploração do cabo submarino [293]. De todo este processo ficou fora Alcoutim, que desde 1865 reivindicou o estabelecimento de uma estação telegráfica na vila. Em Abril de 1876 a Câmara local deliberou "[...] que em atenção ao estado desgraçado em que se acha o concelho, fique adiada por mais um ano a montagem da estação." [294] Em 1882 a dita estação ainda não existia, provando que o progresso ao longo da grande via de comunicação não era para todos.

Estabelecidas as carreiras marítimas, o *Annuário Estatístico de Portugal* referente a 1875 dá conta que a condução das malas do correio destinadas ao Baixo Guadiana se faz a cavalo por Beja em direcção a Mértola e, por mar e rio para Vila Real e Alcoutim [295]. Assim se manterá até à chegada do comboio à foz do Guadiana, em 1906. O *Annuario-Almanach Commercial* de 1909 dá já notícia da existência da ligação entre a vila de Castro Marim e a sua estação de caminho de ferro, por diligências que cobram 50 réis a qualquer pessoa que pretenda apanhar os "comboios correios." [296] A correspondência para Castro Marim estava até então dependente da chegada dos vapores de Lisboa - Vila Real, e era transportada por pequenas embarcações entre as duas vilas até à construção das pontes sobre os esteiros que as separavam.

---

[292] Em Maio de 1862, o *Boletim de Obras Públicas e Minas* divulgava um documento assinado pelo Marquês de Loulé onde se informava do estabelecimento do telégrafo em Mértola e do importante auxílio financeiro que James Mason dera para essa obra: "Sendo presente a Sua Magestade El Rei o officio nº 199, de 24 de março ultimo, no qual o conselheiro director geral dos telegraphos dá conta de se haver effectuado pela quantia de 300$000 réis, a compra de uma casa com destino à estação telegraphica em Mértola, com que o estado só despendeu 15$000 réis, em consequencia de ter o emprezario da mina de S. Domingos, James Masson, concorrido para esta compra com o valioso donativo de 285$000 réis: ha por bem o mesmo augusto senhor ordenar que o mencionado conselheiro louve, em seu real nome, aquelle cavalheiro pelo importante auxilio que generosamente prestou a bem do serviço publico, cumprindo que o dito funcionário dê as precisas previdencias para que a indicada estação comece quanto antes a funcionar." (5, Maio de 1862, p. 315).

[293] O cabo ligava Vila Real a Gibraltar, complementando-se a rede com "Uma linha telegraphica aerea entre Villa Real de Santo Antonio e Carcavellos, com um cabo submarino através do Tejo." Acorda-se ainda em 1871: "[...] a companhia estabelecerá em Villa Real de Santo António uma estação com pessoal e apparelhos seus, para assegurar do modo mais conveniente, a passagem dos despachos da linha aerea para o cabo submarino e vice-versa. [...] A linha aerea seguirá de Carcavellos à Estação do Bom Sucesso, d'esta atravessará o Tejo por um cabo submarino até à Torre Velha, d'ahi irá entrar no caminho de ferro do sul, ao longo do qual seguirá até Beja, d'ahi a Mértola, e de Mértola a Villa Real de Santo Antonio, [...] A companhia pagará ao governo portuguez a taxa de transito de 1 franco por todos os despachos que transitarem pelas linhas a que este contrato se refere." (*Collecção Official de Legislação Portuguesa*, 1871, p. 158)

[294] José Varzeano, s.d., p. 4.

[295] *Annuário Estatístico do Reino de Portugal*, 1875, p. 222. *O Heraldo* de Tavira noticia a 24 de Fevereiro de 1907: "Há dias pereceu afogado um tripulante do barco do correio de Alcoutim, que propositadamente se lançára á agua." (p. 3).

[296] *Annuário-Almanach Commercial*, 1909, p. 1768.

A esta circulação postal no rio é a margem espanhola completamente alheia. A correspondência sempre chegou a Ayamonte e a Sanlúcar por caminho terrestre. Vindo de Sevilha e de Huelva, o correio atingia a foz do Guadiana via Cartaya e Lepe e, Sanlúcar de Guadiana, por Gibraleón e Villanueva de los Castillejos [297]. Um importante serviço às populações que se organiza, também ele, sem contar com a navegação no Guadiana.

Apesar da "revolução dos transportes", a progressiva burocratização dos serviços postais portugueses que se relaciona com a hierarquia dos postos de correio, dificulta largamente a distribuição da correspondência. Em Dezembro de 1913, *O Futuro de Mértola* publica uma carta de um leitor de Alcoutim que descreve os problemas dos habitantes da vila: "O correio para Alcoutim é feito por um pequeno barco de vela que o vai buscar a Vila Real de Santo António. Sucede, pois, muitas vezes, demorar uma carta de Lisboa a Alcoutim 3 e 4 dias, assim como tem sucedido demorar uma carta de Mértola a Alcoutim 5 dias. Ora, este mal tem remédio, e para ele se lhe aplicar não é necessário o Estado gastar um quitavo, bastará apenas que o correio seja feito no vapor da carreira entre Mértola e Vila Real de Santo António, isto é, que das estações superiores baixe ordem às estações telegrafo-postais de Mértola e Vila Real para estas estações expedirem directamente pelo vapor as malas para esta vila. Não pedimos nada que se nos não possa fazer, visto que pelo vapor são remetidas as malas de Mértola ao Pomarão e a Vila Real e vice-versa". [298]

De facto, uma das razões evocadas de cada vez que periga a manutenção do contrato sobre a "carreira de navegação do Guadiana" é o serviço postal, que especialmente para o Pomarão se revela de capital importância. Para Mértola o serviço manter-se-á sempre via Beja. Em 1913 o "carro do correio" podia eventualmente transportar passageiros mas era "um pessimo meio de transporte." [299]

Com a suspensão das carreiras fluviais pelos anos 20, a situação tornou-se dramática: "[...] as comunicações entre os concelhos do Guadiana [estão] reduzidas a umas pequenas canoas ou botes em que é feito o serviço de correio". Alcoutim, a vila mais isolada, porque dependente exclusivamente do rio é a mais atingida: "O serviço de correio ressente-se igualmente deste lastimoso estado de coisas e para se fazer uma ideia do que ele é, bastará dizer-se que qualquer correspondência que de Alcoutim se destine ao Pomarão (povoações que distam entre si cerca de 15 km e que qualquer pequeno bote a remos vence em 3 a 4 horas) tem de ir de Alcoutim a Vila Real, depois a Beja, daí a Mértola, Mina de S. Domingos

---

[297] Cfr. R. del Castillo, III, 1894, p. 522.

[298] *O Futuro de Mértola*, 6 de Dezembro de 1913, p. 1.

[299] *Ibid.*, 8 de Maio de 1913, p. 3.

e, finalmente, a Pomarão, podendo gastar neste percurso 5, 6 ou mais dias." [300] Para os grandes centros e, sobretudo, para a capital, a ligação continua a ser Vila Real de Santo António, através de barco, chegando o correio aos Domingos e Quartas Feiras, ao meio dia e, saindo às Terças e Sábados, de madrugada [301]. Só a estrada, também quanto a este problema, resolverá definitivamente as dificuldades.

2.3 - A decadência das carreiras

A criação das carreiras a vapor no Guadiana pelos anos 70 do século XIX, respondeu a uma procura que crescera significativamente com a febre mineira da década anterior, modificando a vida e os fluxos de viajantes e mercadorias em volta do rio. Com a sua regularidade e rapidez, substituem os anteriores barcos a remos e à vela no que respeita ao transporte de passageiros, organizando para o interior uma faixa mais ampla de espaço da até então atingida pelas tradicionais ligações fluviais [302].

Os percursos terrestres alternativos paralelos ao rio, sempre se revelaram inoperantes pelas dificuldades criadas pelas características fisicas existentes. Ao relevo acidentado dos troços terminais dos vales encaixados, afluentes do Guadiana, juntava-se, em determinadas épocas do ano, a passagem das caudalosas ribeiras. O rio era o meio mais rápido e seguro para atingir o litoral ou alcançar o interior.

A estrada concorrente do Guadiana, no interior (em Portugal) era a que ligava Beja a Tavira por S.Miguel do Pinheiro, Martim Longo e Vaqueiros, a cerca de 20 km do rio. Mesmo Giões se incluia na faixa organizada por esse eixo Norte-Sul [303]. A influência do Guadiana e dos seus transportes fluviais, far-se-ia sentir a partir daí para Leste, ao longo dos topos aplanados dos interflúvios onde se alinhava o povoamento posto em comunicação pelos caminhos que desciam ao rio. Na margem esquerda espanhola, a estrada paralela ao rio corria a cerca de uma dezena de quilómetros, unindo as grandes vilas: Villablanca, San Silvestre de Guzmán, El Granado...

A circulação de passageiros portugueses e espanhóis através do rio era completamente distinta, em quantitativos e em tipos de deslocação. A única povoação

---

300 "Terras esquecidas...", p. 2.

301 A. Ascensão Nunes, 1985, p. 29.

302 "Because each transport innovation bore fruit at a different time, each left a slightly different matrix of nodes and connections for its successor to manipulate." (A. Moyes, 1978, p. 421).

303 Refere Silva Lopes: "Tem bastantes almocreves [Giões], que andavam na estrada de Lisboa, a qual seguia por aqui vindo de Tavira, com cargas de azeite e perdizes." (1841, p. 328).

espanhola importante para o interior (ao longo do rio) era Sanlúcar de Guadiana, mas a sua dimensão e a sua relação estreita com Alcoutim fronteiro, faziam com que a dependência a Ayamonte, feita através de ligações que funcionavam quando necessário, fosse suficiente. A criação do porto mineiro de La Laja, um pouco a montante, fez com que Sanlúcar se desenvolvesse ao ganhar um "satélite". Porém, apesar da circulação de passageiros espanhóis aumentar na segunda metade de Oitocentos, ela nunca foi suficiente para criar carreiras fixas de transporte à semelhança do acontecido para Portugal. As populações espanholas ribeirinhas, socorriam-se das embarcações que circulavam com mercadorias ou, com maior segurança e regularidade, dos vapores portugueses.

Com o desenvolvimento económico do Baixo Guadiana, surgem os projectos de construção de estradas como o de 1866, que idealizava a ligação Mértola - Alcoutim [304]. O estabelecimento da carreira dos vapores, subsidiada pelo Estado, vem opor-se a esses projectos demorados e dispendiosos para os municípios locais, de reduzidos orçamentos. Por isso também a dependência em relação aos vapores será maior.

O mais sério concorrente às carreiras é o caminho de ferro, apesar da distância que separa o Guadiana do traçado da Linha de Sul e Sueste. "[...] quando o caminho de ferro chegou a Beja e que, pela via ferrea, poderam transportar, para o Tejo, e d'este para os sitios já indicados [Lisboa e Algarve] todos os cereaes que, até então, embarcavam em Mértola [o concelho] cahiu, sem esperanças de poder levantar-se" - lembra a edilidade numa representação ao rei, datada de 1898 [305]. O comboio chegara a Beja em 1864, dirigindo-se depois para Oeste, contornando o Campo de Ourique. Chegará a Faro só 25 anos mais tarde, em 1889 [306]. Os vapores terão entretanto a sua época áurea.

Para quem vem de Lisboa e Beja e se dirige ao Algarve central ou mesmo a Tavira, o comboio passa a ser naturalmente o transporte escolhido. Com a sua chegada a Vila Real de Santo António em 1906, uma dupla machadada atinge as carreiras fluviais: o fim da segura protecção estatal e o abandono, por parte do público, dos serviços dos vapores [307]. *O Mertolense*, em Janeiro de 1908, faz-se eco da situação difícil para a empresa adjudicatária: "Demais é ainda possivel que a nova via férrea do Algarve lhe prejudique um pouco os

---

[304] Cfr. A. Ascensão Nunes, 1985, p. 32.

[305] AHM, *Actas*.... Cx. A. B. 1/25, fl. 132 v.

[306] A. Quaresma lembra também o avanço da linha do Sul nas alterações do tráfego de cabotagem existente no porto de Vila Nova de Milfontes: "É natural que se tenha verificado alguma decadencia na segunda metade do século XIX, devido à entrada em funcionamento da linha férrea do sul, mas já antes a ligação de Lisboa com o reino do Algarve era feita preferencialmente por estrada mais interior." (1986, p. 65).

[307] Mais drasticamente acontecerá para o Sado, em 1920, com a entrada em funcionamento da ligação Setúbal-Alcácer do Sal (cfr. H. Cabeçadas *et. al.*, 1986, p. 19).

interesses, fazendo derivar o movimento de viajantes para outro ponto, visto ser mais rápida e comoda conquanto menos pitoresca, a viagem directa de Beja ao Algarve do que o demorado transporte por meio de diligencias até Mértola e daí a Vila Real de Santo António pelo Rio." [308]

Em meados de 1913, a concorrência às carreiras fluviais é intensa por parte dos outros meios de transporte. Sob a rúbrica "Indicações úteis", *O Futuro de Mértola* anuncia as diversas possiblidades de partir ou de chegar à vila. Para além do horário mensal das carreiras dos vapores, indica o movimento dos comboios nas estações de Beja e de Vila Real de Santo António: chegadas e partidas para Lisboa, Évora, Moura e Algarve (na 1ª) e Lisboa e Portimão (na 2ª). Sobre as ligações entre Mértola e Beja, especifica: "Há automóveis de aluguer, custando a carreira 10 escudos; e trens de aluguer custando a carreira quatro escudos e 50 centavos. Trens ou automóveis, teem de ser requisitados a Beja./ O transporte no carro do correio custa 400 réis por pessoa, mas é um pessimo meio de transporte." [309]

As dificuldades e decadência das carreiras fluviais na passagem da primeira para a segunda década deste século, que culminam no difícil contrato estabelecido em 1914, fazem com que os municípios ribeirinhos tomem posições [310]. A velha estrada ao longo da margem do Guadiana nunca construída, volta a ser tema como realização importante a concretizar o mais rápido possível, face aos problemas que as carreiras fluviais se mostram incapazes de resolver.

Os anos 20 não serão fáceis para as ligações entre o Baixo Guadiana e o exterior. O Governo põe repetidamente as carreiras a concurso e ninguém se mostra interessado em negócio tão pouco rendível e sem futuro [311]. As estradas por seu turno também não avançam. Ainda em 1933 os *Ecos do Guadiana* noticiam, sobre a ligação a Vila Real: "Pedimos que se continuasse a estrada de Mértola a Vila Real de Santo António de que há apenas feitos no concelho uns 4 km em péssimas condições de conservação." [312] O isolamento quebra-se para Norte, com o estabelecimento desde 1926 de carreiras diárias de camionetas, Mina S. Domingos - Morianes - Mértola - Algodor - Vale de Açor - Trindade - Boa Vista - Beja (e

[308] *O Mertolense*, 19 de Janeiro de 1908. A viagem por caminho de ferro demorava no entanto, muito tempo: entre o Barreiro e Tunes, 12 horas durante o dia e 10 no comboio da noite (G. Beauregard *et. al.*, 1908, p. 100).

[309] *O Futuro de Mértola*, 8 de Maio de 1913, p. 3.

[310] Na sessão da Câmara de Mértola, de 16 de Abril de 1914, toma a palavra um dos vereadores: "Proponho que esta Câmara represente ao Ex.mo Ministro do Fomento pedindo-lhe que mande prosseguir a construcção da estrada desta villa á ribeira de Vascão a qual se acha construida na sua parte Norte até à Ribeira de Carreiras próximo desta villa e da parte Sul até á ribeira d'Oudeleite." (AHM, *Actas*.... Cx. A. B. 1/37, fl. 68v).

[311] No final da década M.L.Franco fala de umas "carreiras quási diárias de Vila Real para Mértola", mas sem referir de que tipo de embarcações se trata (1929, p. 31).

[312] *Ecos do Guadiana*, 1 de Setembro de 1933.

vice versa) pela "Sociedade Agricola e Transportes Lda". Uma primeira tentativa de pouca duração, retomada em 1934 pela "Empresa de Viação Algarve" [313].

As estradas para Sul, em direcção ao litoral a partir de Mértola parecem ter momentos de avanço que alternam com quebras desencorajadoras. Em Fevereiro de 1931 o *Alvorada*, noticia: "Trabalha-se pela conclusão da estrada em todo o seu percurso e depois levantam-se as pontes. Esta via de comunicação (Mértola-Vila Real) é de capital importância para a economia, progresso e desenvolvimento industrial, comercial e agrícola dos quatro concelhos que atravessa e serve de ligação indispensável entre as duas províncias do Alentejo e Algarve." [314] Será preciso esperar perto de quinze anos, para que a estrada Mértola-Espírito Santo-Odeleite-Azinhal-Castro Marim- Vila Real de Santo António se dê por concluída [315].

A grande vítima abandonada é Alcoutim, que a estrada correndo longe, a evitar o encaixe do vale, despreza por completo. O tráfego fluvial estava já então também na sua última etapa. A vila adormecerá lentamente [316]. Alcoutim é bem o exemplo da vida fluvial que morre pela criação de circuitos alternativos de transporte, que respondem eles próprios, a um outro ciclo da organização do espaço. A navegação sobreviverá na memória das populações [317]. "O que nos atraia naquele local [o cais do Guadiana] era o podermos presenciar o movimento que então havia no rio: os gasolinas de carreira, o 'Guadiana', o 'Alentejo III', o velho 'Rabino', que faziam diariamente a ligação entre Mértola e Vila Real de Santo António, e vice-versa; os barcos de carga que transportavam as mercadorias entre as duas vilas; as lanchas de pesca às dezenas, e alguns barcos de recreio, e ainda a velha ponte de barca [...] e então quando chegava a época dos adubos, o movimento era ainda maior, pois a juntar aos barcos de Mértola vinham ainda os que existiam nos montes do Rio, mas infelizmente tudo isto tem ido acabando, e este ano para cumulo até o próprio adubo já não é transportado pelo rio pois quase todo veio em camionetas desde Alcoutim. [...] Todos aqueles que viviam da vida fluvial têm-se ausentado para outras terras onde possam ganhar o pão." [318]

---

[313] *Ibid.*, 15 de Junho de 1934.

[314] *Alvorada*, 1 de Fevereiro de 1931.

[315] M. Feio, 1949, p. 148.

[316] "O Guadiana, no século XX, deixou de ser a estrada de penetração mais cómoda e rápida para mercadorias e pessoas destinadas ou provenientes da serra. A rede viária começou a estender os seus tentáculos e os produtos começaram a chegar primeiro às aldeias e lugares do que à vila e a saída sem ter a sua intervensão." (A. Ascensão Nunes, 1985, p. 88).

[317] Sobre a conservação na memória colectiva do fenómeno, no caso da navegação do Loire, comenta R. Dion: On rencontre aujourd'hui, à Orleans, à Blois, à Tours, nombre d'habitants qui ne sont pas éloignés de considerer l'ancienne navigation de la Loire comme une légende, sinon comme une mystification des historiens." (1938, p. 154).

[318] A. Mendes Sequeira, 1964, p. 6.

3 - Os Pilotos da Barra e do rio Guadiana

O reconhecimento e administração do litoral português que se inicia de forma científica e empenhada pela segunda metade do século XVIII, é uma preocupação por parte da administração central mas, só com a Regeneração se consegue ultrapassar o impasse das inseguras primeiras décadas de Oitocentos. A cartografia e os roteiros são actualizados, e ao mesmo tempo que se reconhecem costas, portos e rios é organizado um mais eficiente serviço de faróis e de balizagem das barras, são estruturados os serviços de vigilância do litoral e da pilotagem nos portos. É neste movimento que se enquadra o estabelecimento da Corporação de Pilotos em Vila Real de Santo António [319]. Ainda que a mais antiga associação de homens ligados ao rio seja a dos barqueiros que, desde a época medieval, mantêm uma estreita ligação aos poderes locais, a "Corporação dos Pilotos da Barra e Rio Guadiana", é a representante da renovação oitocentista do Guadiana [320].

A sua existência liga-se também com o rápido desenvolvimento do porto de Vila Real na sequência da descoberta e exploração da Mina de S. Domingos. O porto da foz torna-se local de passagem e de controlo de todo o movimento de embarcações que sobe e desce a corrente, transportando minério, passageiros e mercadorias diversas. A intensidade do tráfego e as suas características, face a uma barra complexa, irregular e insegura, obrigam rapidamente a decisões eficazes. A Corporação de Pilotos assegurará por mais de um século a vida do Guadiana, acompanhando-a dos primeiros testemunhos às últimas consequências.

3.1 - Os Regulamentos do serviço de pilotagem

Embora desde o início da Regeneração um redobrado cuidado tenha sido dado ao serviço de faróis e à protecção e pilotagem das barras dos rios portugueses, data de 1878 o primeiro regulamento que contempla a estrutura e organização das Corporações de Pilotos

[319] O corpo documental em que nos baseámos para reconstituir a história da Corporação ligada ao rio Guadiana, há muito que o vimos a compulsar no Arquivo do actual Departamento de Pilotagem do Porto de Vila Real de Santo António (cfr. J. C. Garcia, 1982). Não queriamos aqui deixar de agradecer toda a disponibilidade, atenção e cordialidade com que fomos recebidos ao longo destes anos pelos membros do Departamento de Pilotagem, no citado Arquivo.

[320] Lembra Denis Luya sobre a atenção dada às comunidades e às instituição ligadas à vida fluvial se comparada com os estudos sobre navegação interior: "[...] les differents anteurs ayant étudié la navigation [...] ont en effet négligé ces aspects et présenté la société des gens de rivière comme une société monolithique, soudée et ignorant les luttes sociales." (1984, p. 25).

[321]. O texto foi apresentado à Câmara dos Deputados em forma de Proposta de Lei, pelo Ministro da Marinha, João de Andrade Corvo, em Abril de 1873, mas só discutido e aprovado em 12 de Março de 1878 [322], apesar da sua urgente necessidade, em especial para os grandes portos de Lisboa e do Porto.

O *Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem das Barras e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes* é composto por 4 Títulos, 22 Capítulos e 221 Artigos, uma legislação que contempla até aos mais ínfimos pormenores a estrutura e vida dos pilotos [323]. As "Disposições geraes para todos os portos" apenas incluem 72 artigos, o que quer dizer que os casos particulares (de cada porto) complicam sobremaneira a legislação. Na hierarquia de poder confirma-se que as "corporações de pilotos estão sob as immediatas ordens dos respectivos capitães de portos" (Artigo 2°): relação permanente e por vezes conflituosa que foi para nós um aspecto determinante na história da barra do Guadiana. Esta primeira relação de poder complementa-se com a que liga o piloto-mor aos seus subordinados, segundo o *Regulamento* de 1878, divididos em três "classes": sota-piloto-mor, cabo de pilotos e pilotos (Artigo 3°). Os direitos e deveres de um e de outros são detalhadamente estipulados, em especial o acesso ao cargo.

Neste tempo de grandes reformas na administração pública com a criação de numerosos quadros que virão a constituir uma burocracia complicada e inoperante, os lugares possíveis de preencher disputam-se como uma oportunidade única na vida, porque mais segura e bem remunerada que as actividades tradicionais da agricultura ou da pesca (ver Doc. n.° 48). No caso do Algarve, fora criada em Julho de 1862, uma escola de pilotagem sediada na cidade de Faro (a única para além de Lisboa), mas nada sabemos sobre o seu efectivo funcionamento, a eficácia do ensino ministrado e a sua possível importância no distrito [324] (ver Doc. n.° 14). As vagas de piloto são ocupadas em função dos quadros, mediante exames muito completos e provas de experiência e a bordo [325]. Além do mais, todos os pilotos "[...] seja qual for a classe a que pertençam, são isentos de todo o serviço

---

[321] "O Officio de piloto em Portugal não tinha quasi garantias algumas, e o pessoal mesmo era procurado ao acaso." (*Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 1878, p. 622).

[322] E não a 4 de Abril de 1878, como no preâmbulo do *Regulamento* se refere (*Diário do Governo*, 108, 14 de Maio de 1878, p. 1189)

[323] *Diário do Governo*, 108, 14 de Maio de 1878, p. 1189-1195.

[324] Cfr. Tancredo de Morais, 1945, p.271.

[325] Sobre a evolução dos serviços de pilotagem em Portugal, ver A. Fontoura da Costa, 1931. Em 1899, o Capitão do Porto de Vila Real, em documento confidencial ao Piloto-Mor dizia; "A norma que estabeleci, attendendo à grande affluencia de concorrentes ao ambicionado logar de piloto é não admittir nenhum sem ter cinco annos, quando não tenham precendentes maritimos a garantirem-lhe a sua aptidão para o cargo, com excepção d'aquelles que tenham carta de piloto." (PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 72). De facto, quem estabelece a regra é o *Regulamento* de 1878 (artigo 5°) mas, já um mês antes o mesmo capitão determinara que no caso da pilotagem no Guadiana, nem mesmo na "catraia" pudessem praticar indivíduos sem precedentes marítimos (*ibid.*, fl. 66v).

militar, tanto de terra como de mar, e bem assim de todos os encargos publicos pessoaes, quer judiciaes, quer administrativos ou municipaes." [326]

Forma-se assim uma élite de técnicos a quem se exige uma arriscada tarefa e a quem se procura recompensar de vários modos. A principal fonte de receitas é o pagamento do serviço de pilotagem feito pelas embarcações que demandam as barras. Os valores são estipulados pelo *Regulamento* mas todo o orçamento é gerido pela Corporação que apresenta perante as entidades de quem depende uma cuidada *escrita* [327]. "A divisão do rendimento recolhido em cofre póde ser semanal ou mensal, conforme convier às corporações, cabendo ao piloto mór duas partes, ao sota-piloto mór parte e meia, a cada um dos cabos (onde os houver) uma e um quarto, e a cada um dos pilotos uma parte." (Artigo 20°). Constata-se assim a dependência dos pilotos em relação ao movimento marítimo e fluvial do respectivo porto, sujeito às quebras sazonais por causas fisicas ou económicas, aos tipos e dimensões das embarcações. O *Regulamento* tenta no entanto proteger as corporações ao obrigar os navios a pedir piloto sempre que demandem a barra [328].

As obrigações dos pilotos são muitas: "Logo que o piloto chega a bordo do navio que tem de pilotar, deve apresentar-se ao capitão ou mestre e saber d'elle as qualidades da embarcação, isto é, qual o seu estado, se governa e vira bem, se aguenta sem risco a maior força de véla, se a marcha é boa, mediocre ou má; informar-se dos metros ou pés de agua que demanda, se tem as necessárias ancoras e amarras ou correntes, e se estão em bom estado e devidamente talingadas e desembaraçadas para servirem; se tem os cabos de manobra safos e as precisas espias; as embarcações miudas indispensáveis e a gente necessária para a manobra." Todos os passos das distintas missões são pormenorizadamente especificados, recordados, estabelecidos para que tudo se cumpra e as responsabilidades se assumem e se punam [329]. Mas vejamos a distribuição geral de pilotos nos portos

---

[326] *Diário do Governo*, 108, 14 de Maio de 1878, p. 1189.

[327] Segundo o artigo 18° do *Regulamento* de 1878: "Em cada uma das corporações de pilotos há cinco livros, rubricados pelos respectivos capitães dos portos: um destinado ao registo das ordens do capitão do porto e mais auctoridades superiores, e que digam respeito ao pessoal da Corporação, e serviço da barra e do porto; outro para as matrículas, contendo em cada duas páginas da esquerda e direita o nome de cada piloto; e em resumo os prémios, louvores e approvações de serviços, assim como os castigos, reprehensões e censuras que a cada um couberem [...] o terceiro livro serve para registar as cônsultas e termos; o quarto para escripturar a receita e despeza da Corporação, e o quinto finalmente serve de livro caixa." (*Diário do Governo*, 108, 14 de Março de 1878, p. 1190) A legislação de 1914 apenas subdividirá o "livro caixa": num "Livro de conta corrente do material por conta do cofre da Corporação", num "Livro de conta corrente do material por conta do fundo especial proveniente do aumento das taxas de pilotagem" e "Inventário valorizado do material." (Artigo 30°) (*Collecção Official de Legislação Portuguesa*, II, 1914, p. 166).

[328] "Artigo 40° - Todas as embracações mercantes, nacionaes ou estrangeiras, com excepção das de pesca e costeiras, são obrigadas a tomar piloto para entrarem e sairem as barras, e navegarem nos rios ou interior dos portos do reino. § 1° - Será promptamente fornecido piloto a toda a embarcação de pesca ou costeira, logo que a mesma embarcação o reclame." O *Almanak Marítimo* era uma das obras usuais que divulgava os "Signaes para pedir piloto" citando o *Merchant Schipping Act.* de 1876 (1883, p. 11).

[329] Mas a muitos perigos se sujeita o piloto, alguns para nós hoje esquecidos como o das doenças: "Artigo 26° - Quando qualquer navio fica

portugueses, fixada pelo *Regulamento* de 1878:

Número e classificação dos pilotos existentes nos portos de Portugal, em 1878.

Localidades	Piloto-Mor	Sota-Piloto Mor	Cabo de Pilotos	Pilotos	Total
Lisboa	1	1	6	76	84
Porto	1	1	2	36	40
Caminha	1	0	1	4	6
Viana do Castelo	1	1	0	6	8
Esposende	0	1	0	2	3
Vila do Conde	0	1	1	3	5
Aveiro	1	1	0	10	12
Figueira da Foz	1	1	0	8	10
S Martinho	0	1	0	2	3
Setúbal	1	1	0	12	14
V. N. Milfontes	0	1	0	2	3
Portimão	1	0	1	5	7
Faro-Olhão	1	0	1	4	6
Tavira	0	1	0	2	3
V. R. S. António	1	1	0	8	10

Fonte: *Diário do Governo*, 108, 14 de Maio de 1878, p. 1192-1194.

Pondo de parte os números respeitantes aos portos de Lisboa e do Porto, sintomáticos da capitalidade e da importância da principal cidade do Norte do País, um grupo se destaca: Setúbal, Aveiro, Figueira da Foz e Vila Real de Santo António, com um total de pilotos que ronda a dezena. Portos importantes como Portimão ou Faro-Olhão (no litoral Algarvio) ou Viana do Castelo, Esposende e Vila do Conde (no litoral do Minho), encontram-se desfavorecidos quanto ao número de pilotos em actividade nas suas barras.

Os cálculos que serviram de base para estabelecer este quadro foram certamente os do movimento marítimo e por ele ser tão específico no caso de Vila Real (tráfego mineiro), o número proposto de pilotos é o único que merece discussão na Câmara dos Deputados, em 1878, cinco anos passados sobre a Proposta de Lei de Andrade Corvo ter sido apresentada. Na sessão parlamentar o deputado A. Carrilho afirma: "Quando foi approvado o quadro dos pilotos para o porto de Villa Real de Santo António, ainda o movimento d'aquella barra era o dobro do que é actualmente; hoje, em consequência do modo de exploração da mina de S. Domingos, o número de navios que frequentam aquelle porto está consideravelmente reduzido, e não há por conseguinte necessidade d'este enorme pessoal [...] Proponho que, o pessoal descripto no artigo 195° seja o seguinte: 1 piloto mór, 1 sota-piloto mór, 8 pilotos ."

de quarentena, ou torna a sair sem ter communicado com a terra, deixando o piloto no lazareto, o capitão ou proprietario pagará ao mesmo piloto 600 réis diários, e a ração de bordo durante o tempo que elle estiver de quarentena, sendo esta a bordo de qualquer navio, e 800 réis igualmente diários mas sem ração, sendo em terra."

[330] De facto nesses poucos anos tinham ocorrido algumas quebras sensíveis (1875/1877) mas não suficientemente fortes para ser tomada tal decisão. O movimento era muito variável, assim também e, naturalmente, o trabalho de pilotagem.

Número de serviços de pilotagem feitos
no rio Guadiana (1869-1878)

1869	387	1874	364
1870	590	1875	320
1871	365	1876	148
1872	428	1877	325
1873	376	1878	354

Quase quatro décadas depois, em 1914, aquando da publicação de um novo *Regulamento*, Vila Real de Santo António será dos poucos portos que perde apenas 1 piloto, atendendo à sua importante ligação ao sector secundário. No Algarve, Faro fica com os mesmos 6, Tavira desce de 3 para 1 e Portimão de 7 para 3. A Figueira da Foz, porto com um número de pilotos igual a Vila Real, perde 7 desses profissionais. Em 1914, Lisboa conserva apenas 61 dos 84 existentes em 1878. Alterações substanciais no movimento e no tipo de navios, o que implica uma importante reformulação dos regulamentos e reestruturação da instituição.

Assinado por Manuel de Arriaga, em 20 de Agosto de 1914, O *Regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes* é composto por 3 Partes, 32 Capítulos e 224 Artigos, 124 dos quais dizem respeito às "Disposições Gerais". O espaço respeitando directamente a cada um dos portos é assim menor: procura-se legislar em conjunto e especialmente estipular taxas segundo tabelas gerais. A classificação dos portos segundo a importância do seu movimento é claramente referida neste texto. Lisboa, Porto, Setúbal e Vila Real de Santo António reconhecem-se com os quatro grandes portos portugueses, recaíndo sobe eles funções específicas [331].

Analisemos agora com maior atenção os capítulos dos *Regulamentos* de 1878 e de 1914, respeitantes ao porto de Vila Real de Santo António (ver Doc. n.ºs 26 e 73). Antes de

[330] *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 1878, p. 622. Esta proposta é reforçada pelo Visconde de Arriaga que esclarece mais alguns detalhes: "As emendas do sr. Carrilho têem por fim reduzir o número dos pilotos da barra de Villa Real de Santo António, que era de treze, a dez, o que é de justiça, porque o movimento que tinha aquella barra, quando havia a exportação de minério da mina de S. Domingos, o qual andava entre trezentos e quinhentos navios, diminuiu consideravelmente, depois que, em consequencia das machinas que a mina adquiriu, o minério começou a ser exportado completamente limpo. Em vista d'isto o serviço dos pilotos é muito menor." (*ibid.*).

[331] Como a de concentrarem o serviço de exames práticos para piloto (Artigo 8°) ou, atendendo aos seus orçamentos, "[...] uma parte do rendimento proveniente da aplicação das taxas de pilotagem na barra e dentro dos portos será destinada a constituir um fundo especial para a conservação, reparação e aquisição de material e será depositado na Caixa Geral de Depósitos em conta especial." (Artigo 39°, § 1°) (*Collecção Official de Legislação*..., II, 1914, p. 167).

mais a redução substancial do texto do primeiro para o segundo: de onze artigos para cinco. A razão principal é o desaparecimento da indicação das taxas de pilotagem que passam (em 1914) a ter uma maior uniformidade para o conjunto dos portos portugueses. No caso de Vila Real, a única ressalva é em relação às missões fluviais: até Pomarão pagar-se-á uma quantia igual à solicitada para as operações na barra, até Alcoutim, metade. O quadro de pilotos tem ligeiras modificações, além da nomenclatura dos cargos:

1878	1914
1 Piloto-Mor 1 Sota-Piloto-Mor 8 Pilotos	1 Piloto-Mor 1 Cabo de Pilotos 6 Pilotos Efectivos 1 Piloto Provisório

O Cabo de Pilotos, que substitui o Sota-Piloto-Mor, continua incumbido das mesmas funções daquele: se o Capitão do Porto assim o entender deve esse profissional permanecer no Pomarão para daí coordenar e controlar as missões fluviais pedidas aos pilotos. Aliás, a separação entre a barra e o rio (se desejada e aconselhável) mantém-se no novo texto. Em 1878 falava-se da divisão (se necessária) dos pilotos em "duas esquadras"; em 1914 de "duas secções", as mesmas "barra" e "rio". Contudo, a terminologia do segundo texto é mais precisa: "barra e rio de Vila Real de Santo António" dizia-se no texto de 1878; "barra de Vila Real de Santo António e rio Guadiana", no de 1914. Uma importante referência neste último está estabelecida no artigo 205°: o Piloto-Mor, além dos deveres estipulados no corpo do regulamento, deve ainda prestar permanente atenção aos problemas fisicos que o rio Guadiana levanta à navegação. Quer para essas tarefas, quer para os trabalhos gerais e normais, é aconselhada a compra de um vapor.

3.2 - Os pilotos e as suas missões

Os três homens do Guadiana são: o barqueiro, o pescador e o piloto. Este último é o aristocrata do rio. Através do Arquivo da Corporação foi-nos possível identificar grande número de pilotos com vista ao estabelecimento de um rol de personalidades marcantes da vida fluvial do Guadiana.

Pilotos da Barra e Rio Guadiana. Vila Real de Santo António (1854-1914).

Francisco António da Silva (30 de Maio de 1854 - 10 de Agosto de 1899)	Joaquim Ribeiro (1866 -)
António José Vieira (15 de Junho de 1854 - 1914) *	Francisco José Domingues (5 de Julho de 1867 -)*
José Ribeiro Alves (29 de Janeiro de 1859 -)	Francisco d'Assis Peres Trindade (9 de Julho de 1867 -)*
Francisco Vieira (20 de Março de 1859 -) *	Pedro Ribeiro Fernandes (1 de Fevereiro de 1876 -)*
José António Henriques (12 de Julho de 1859 -) *	João Delgado (19 de Janeiro de 1894 -)
Manuel Fernandes Pessanha (Agosto de 1859 -) *	Affonso da Encarnação Domingues (22 de Junho de 1895 - Março 1897)
José de Brito (Dezembro de 1859 -) *	Luiz Fernandes (3 de Abril de 1897 -)
José Maria da Cruz (15 de Janeiro de 1860 - Novembro de 1890) *	José Pedro de Sousa Oliva (3 de Março de 1899 -)
António Gonçalves Bandeira (1 de Julho de 1863 -)*	João Garcia Pego (9 de Março de 1900 -)
José Silvestre Domingues (Agosto de 1865 - 10 de Novembro de 1914)*	João António da Cruz (27 de Setembro de 1900 -)
António Ribeiro Fernandes (4 de Fevereiro de 1866 -)*	António João Domingues (11 de Abril de 1902 -)
Domingos Sallas (Fevereiro de 1866 -)*	Gregório Gonçalves Bandeira (11 de Abril de 1902 -)
José Baptista (8 de Março de 1866 -)*	Domiciano Domingues (9 de Junho de 1902 -)
José Ramos Rodrigues (28 de Março de 1866 -)*	Simão Sallas (23 de Março de 1910 -)
Gabriel Garces (1866 -)	Pedro Ribeiro Fernandes Júnior (7 de Fevereiro de 1913 -)
	Bernardino Baptista Delgado (21 de Fevereiro de 1913 -)

* Novos contratos em 1878.

Embora a corporação se estruture em 1860, remontam a 1854 as referências aos dois pilotos veteranos ligados à barra e ao rio. No primeiro *Livro das Matriculas...* (cuja data de abertura é 15 de Janeiro de 1860) anotam-se as incorporações de Francisco António da Silva, a 30 de Maio de 1854, e de António José Vieira, a 15 de Junho do mesmo ano. O primeiro, que inicia a carreira oficial em 8 de Fevereiro de 1860 será nomeado Piloto-Mor, permanecendo no cargo durante bem mais de três décadas, até 10 de Agosto de 1899. Sucede-lhe António José Vieira, entre Setembro de 1879 e Março de 1911. É a partir daí dado como doente e depois como "impossibilitado" (entre Janeiro de 1912 e Novembro de 1914), sendo aposentado antes de Março de 1918. Desde Janeiro de 1912, José Pedro de Sousa Oliva, que entrara na Corporação a 3 de Março de 1889, assume interinamente funções de Piloto-Mor e, em Dezembro de 1914, toma posse efectiva do cargo. São estes

três os dirigentes da Corporação durante o "ciclo do minério", que a organizam, orientam e transformam sob a direcção da autoridade marítima, a Capitania do Porto de Vila Real de Santo António.

Aos dois veteranos de 1854 junta-se um outro grupo de fundadores: José Ribeiro Alves, Francisco Vieira, José António Henriques, Manuel Fernandes Pessanha e José de Brito, admitidos durante o ano de 1859. Todos terão o seu contrato renovado em 1878, com excepção do primeiro. Em 1860 chega um novo elemento, José Maria da Cruz, que se conservará ao serviço por três décadas. Nesse ano, a partilha da receita é dividida pelo Piloto-mor, pelo Sota-piloto interino, por dois pilotos supra-interinos, por dois "pilotos do rio" (Vieira e Pessanha), pelo "vigia" e pela "gente da catraia".

A década de 60 trará um notável movimento de navios mineiros estrangeiros na barra e no rio. Oito novos nomes se inscrevem no quadro de pilotos: António Gonçalves Bandeira, José Silvestre Domingues, António Ribeiro Fernandes, Domingos Sallas, José Baptista, José Ramos Rodrigues, Francisco José Domingues e Francisco d'Assis Peres Trindade. Os dois primeiros serão alvo de processos disciplinares nos finais da década de 90 por manobras perigosas no rio: abalroamento de embarcação e naufrágio, respectivamente [332]. Entre 1866 e 1878 com o crescente incremento da navegação, opta-se por uma "cisão" interna formando um corpo especial de pilotos dedicados ao rio. Foram eles: António José Vieira, José Maria da Cruz, Gabriel Garces, António Gonçalves Bandeira, José de Brito, Joaquim Ribeiro, Domingos Sallas, José Silvestre, Francisco d'Assis Vieira, José Baptista, Francisco Domingues, Manuel Pessanha e José António Henriques. Assim, a partilha da receita de 1868 foi feita em dois grupos: o Piloto-mor, o Sota-piloto mor, o Piloto Supra-efectivo, 4 pilotos supra interinos e o escrivão, por um lado e, por outro, o grupo dos pilotos do rio: 4 de número e 6 supra provisórios.

Em Fevereiro de 1876 é admitido como piloto Pedro Ribeiro Fernandes e, dois anos depois, dá-se uma reestruturação de todo o sistema que culmina com a publicação do citado *Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem*, de 1878. A composição interna bastante semelhante à descrita para 1868 sofre em Setembro de 1878, uma reorganização cujo aspecto que mais nos interessa é a reunificação dos serviços da barra e do rio.

[332] Cfr. PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 55v-56 e 65v.

Partilha da Receita da Corporação de Pilotos em 1878

JANEIRO	SETEMBRO
Serviço da barra: Piloto-Mor Sota-piloto mor	Serviço conjunto de barra e rio: Piloto-Mor Sota-piloto mor 7 Pilotos de número 7 Pilotos adidos
Supra numerário 3 Supra-provisórios Escrivão	
Serviço do rio: 4 Pilotos de número Supra-numerário 6 Supra-provisórios	

A multiplicação de cargos e o consequente aumento de burocratização dos serviços ligados à "febre mineira" tende agora a ser controlada e simplificada. Durante os anos 80 não temos notícia de qualquer entrada de novos pilotos e, em 1888, a partilha da receita é feita entre o Piloto-mor, o Sota-piloto mor, 8 pilotos do quadro e um escrivão. Dez anos depois esta composição mantém-se praticamente inalterada mas, com os anos 90, e certamente na sequência da saída de alguns "históricos", são admitidos quatro novos pilotos: João Delgado, Affonso da Encarnação Domingues, Luiz Fernandes e José Pedro de Sousa Oliva [333]. Nos dois primeiros anos do século chegam cinco novos pilotos: João Garcia Pego, João António da Cruz, António João Domingues, Gregório Gonçalves Bandeira e Domiciniano Domingues, cuja mulher é sobrinha do Sota-piloto-mor, o que tornara bastante suspeita a sua candidatura aos olhos do Capitão do Porto (ver Doc. n.º 48). Os laços de família funcionam aqui também fortemente, o que é visível pelos próprios nomes dos pilotos [334].

Em 1908 a composição do corpo de pilotos era a seguinte: um Piloto-mor, um Sota-piloto-mor, um Sota-piloto interino, 5 pilotos do quadro, 1 piloto provisório, 1 piloto auxiliar, 1 piloto impossibilitado e o escrivão. Até ao início da I Guerra serão admitidos: Simão Sallas, Pedro Ribeiro Fernandes Júnior e Bernardino Baptista Delgado. Terão estes

[333] O último chegará a Piloto-mor, Afonso Domingues, louvado em 1896 por salvar 2 náufragos num desastre fluvial, e que morre no ano seguinte. Um irmão, Domiciniano Domingues, entrará para a Corporação em 1902 mas este será a "ovelha negra" da família e da instituição: os dois irmãos eram sobrinhos do velho piloto Francisco José Domingues, em serviço desde 1867. Domiciniano protestará por uma repartição de dinheiro, o que estará na base de uma decisão por parte da "Mason and Barry" sobre distribuição de gratificações aos pilotos.

[334] A importância da Corporação na vida da vila prova-se por exemplo através da imprensa para onde passam as querelas internas dos pilotos. Informa o *Guadiana* em Novembro de 1908 "Corporação de pilotos. As irregularidades são tantas, tão vexatório e ilegal o procedimento havido para com alguns dos seus membros que se torna urgente sanar aquela chaga. Há verdadeiros escandalos de favoritismo em favor de certos meninos bonitos, e em detrimento da maioria da corporação." (VI, 281, 12 de Novembro de 1908, p. 2). E alguns dias depois: "[...] face à polémica levantada o 'Guadiana' não é nem foi informado de facto algum por este ou aquele piloto - tem-no sido por todos nas graves questões que tem havido entre eles não só dentro da 'casa dos pilotos' mas ainda nas lojas de barbeiros e outros centros de cavaco." (VI, 282, 19 de Novembro de 1908, p. 3).

novos profissionais substituído quem se jubila, já que em 1917 o grupo mantém uma constituição em número semelhante à fixada, apesar de um novo regulamento geral do serviço de pilotagem estar em vigor desde Agosto de 1914: piloto-mor, piloto-mor aposentado, cabo-piloto, 4 pilotos efectivos, 2 pilotos provisórios e um escrivão.

Os regulamentos oficiais procuram pormenorizadamente especificar e controlar cada aspecto das missões a serem levadas a cabo pelos pilotos, quer em geral, quer atendendo às características de cada porto. Porém, os deveres do corpo de profissionais há que adaptá-los e corrigi-los a cada passo, segundo cada situação. Os deveres repensam-se frente aos problemas, os "problemas" suscitam a criação de novos (ou renovados) deveres, regulamentados pelas autoridades internas (o Piloto-mor) ou pelas marítimas (a Capitania ou o Capitão do Porto) que ponderam e ordenam. Na primeira folha do *Livro 1*, no qual se registam as "Ordens Superiores", lê-se com data do 1° de Novembro de 1861: "Ordem para o Piloto Mór da Barra do Guadianna. O Piloto Mór regulará o serviço da Barra, e do Rio de maneira que se acharem collocados os mais Pilotos pelas suas antiguidades de maneira que não haja a menor falta no serviço; assim como me dará um mappa todos os meses da maneira como estão detalhados os Pilotos seus subordinados para desta maneira se conhecer com promptidão alguma falta." [335]

A hierarquia e a antiguidade serão dois referentes sempre lembrados na discussão dos problemas da Corporação. As autoridades superiores têm naturalmente obrigação de zelar pelos seus subordinados desde a sua apresentação em público, à protecção sanitária [336]. Grande parte das ordens registadas dizem respeito a proibições de entrada a navios vindos de portos atingidos por epidemias. Dado o intenso e diversificado tráfego marítimo internacional em Vila Real de Santo António, proveniente em grande percentagem dos portos do Mediterrâneo, todas as medidas sanitárias são estritamente cumpridas com vista à não difusão em Portugal de várias doenças endémicas de entre quais avulta a *colera morbus* [337]. A quarentena far-se-á primeiro em Lisboa e, depois, num lazareto construído fora da vila.

A tarefa do piloto é guiar o navio posto aos seus cuidados e por isso ele deve permanecer sempre a bordo enquanto durar o serviço, mesmo que o navio se encontre

[335] PVR, *Livro de Registo. Para Ordens Superiores...*, fl. 1.

[336] Segundo ordem da Capitania de 9 de Janeiro de 1905: "Desde o dia 15 de Janeiro, digo, do corrente mez, de Janeiro, os pilotos d'esta barra são obrigados a apresentarem-se devidamente uniformisados quando em serviço, não se lhe permitindo alterações ao respectivo plano de uniformes." (PVR, *Registo das Ordens da Capitania...*, fl. 2v).

[337] Por exemplo, em Março de 1865, proíbe-se a entrada a navios vindos de Gibraltar, onde grassa a *colera morbus* (cfr. PVR, *Livro de Registo. Para Ordens Superiores...*, fl. 5). Afirma N. Sánchez-Albornoz: "Desaparecidas las pestes de la Edad Moderna, el cólera y la fiebre amarilla reemplazaron las antiguas epidemias en la cuenca del Mediterráneo y perdonaron en vez a los paises nórdicos." (1985, p. 149).

ancorado [338]. As diversas ordens superiores dão claramente a entender que o piloto representa a autoridade marítima portuguesa sob cuja jurisdição se encontra o navio, o capitão e a tripulação. O piloto deve informar das directivas da Capitania e informar-se do que se passa a bordo. O objectivo é cumprir cabalmente a missão de pilotagem, salvaguardando os direitos e a segurança da comunidade marítima e fluvial [339].

Qualquer dos *Regulamentos* dá grande atenção às alterações nas costas, estuários e cursos de água onde actuam os pilotos, recomendando sempre os cuidados extremos a ter sobre a vigilância e a obrigatoriedade da divulgação de toda e qualquer informação sobre os pequenos ou grandes acidentes [340]. Sabedora dos problemas da navegabilidade que levantam as características físicas do Guadiana, uma das principais preocupações da Capitania é a vigilância atenta por parte dos pilotos do que respeita às alterações do caudal, da batimetria, dos acidentes nas margens. Ordena-se a 10 de Março de 1904: "Depois de temporal forte na costa, ou cheia no rio, nenhum navio será pilotado d'entrada ou sahida da barra sem se terem feito sondagens, reconhecida como está a sua mobilidade." [341]

Mesmos os aspectos "imutáveis" do leito e das margens podem constituir problema se em contrapartida se considera a dimensão dos navios. As curvas apertadas, os "tornos", exigem limites máximos no comprimento dos vapores. Em Fevereiro de 1908: "Em vista da cônsulta apresentada pela Corporação dos pilotos com data de 8 do corrente, em virtude da qual esta Capitania recusou pilotagem ao vapor inglez 'Lochwood' no rio até Pomarão, determino [que o piloto mór reuna os pilotos] para em cônsulta darem a sua opinião sobre o comprimento maximo que podem ter os navios para que a sua navegação no rio e manobras no Pomarão se possam fazer com a necessária segurança." [342] Mas nem sempre todos os cuidados são suficientes para evitar o desastre. Em Novembro de 1898, o Capitão do Porto

338 Cfr. ordem da Capitania de 10 de Julho de 1895 (PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 47v).

339 "O Piloto-Mór por ordem do Capitão do Porto entimará a todos os Pilotos do Rio Guadiana, quer os supras, quer os extraordinarios, que quando regressarem a esta Villa com algum navio do Pomarão, deverão apresentar-se nesta Capitania, para me darem parte de qualquer acontecimento, que possa ter occorrido, e mesmo para eu ficar siente dos navios que chegão do Pomarão, e que ancorarem em frente desta Villa." (PVR, *Livro de Registo. Para Ordens Superiores...*, fl. 1v). É esta a ordem do Capitão do Porto de Vila Real de Santo António logo a 8 de Maio de 1862 que, no entanto, nem sempre se cumpriria, porque em Janeiro do ano seguinte nova ordem em termos semelhantes é emanada da Capitania.

340 "Artigo 59°: O piloto mór, independentemente de ordem do capitão do porto, mas sem prejuizo do serviço das pilotagens, levando por turno os pilotos que julgar necessários, sondará com frequencia, e sempre depois de enchentes, temporaes, grandes maresias e grandes marés, a profundidade e direcção da barra, e do resultado dará logo parte ao capitão do porto. Estes trabalhos serão trimestralmente remettidos à direcção geral da marinha, conforme o modelo junto. Art. 60°. O piloto mór participará também ao capitão do porto toda e qualquer occorencia na costa, barra e porto, pharoes, marcas, assim como todos os acontecimentos maritimos que venham ao seu conhecimento. Dará semestralmente parte do estado dos pharoes, e da qualidade e regularidade de serviço que prestem à navegação." (*Diário do Governo*, 108, 14 de Maio de 1878, p. 1191). No *Regulamento* de 1914 o texto correspondente é em tudo semelhante (Artigo 50°).

341 PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 96v.

342 PVR, *Livro de Ordens da Capitania...*, fl. 30v.

de Vila Real informa o Piloto-Mor das conclusões a que chegou sob o naufrágio do *Oldemburg*: "Tendo a submersão do vapor Oldemburg sido devido a caso de força maior, consequente do local em que o navio fundeou, e havendo somente agora a apreciar a imprevidencia do piloto José Silvestre Domingues na escolha do local, attendendo a ter chegado ao ancoradouro na força da vazante, augmentada pelas aguas [dos] barrancos e ribeiras confluentes do rio Guadiana, provenientes das chuvas dos últimos dias." [343] Mas o perigo não espreita o piloto apenas no rio. Também a barra é um local a ter muito em atenção: aí se cruzam as correntes fluviais, o mar, os ventos que podem provocar facilmente naufrágios [344].

Aos obstáculos físicos podem assim juntar-se os perigosos restos de um navio naufragado que, no estreito vale e para um tráfego intenso, são uma ameaça permanente, como foi o caso do vapor *Rovigo* que em 1893 naufragou junto a Alcoutim [345]. A 1 de Setembro de 1903 ordena-se aos pilotos do rio: "É expressamente prohibido qualquer vapor que desça o rio, carregado, procedente do Pomarão, passar a volta da Lage, onde se acha afundado o vapor "Millicent" sem ser auxiliado por rebocador." [346] A situação do vapor naufragado manter-se-á até Fevereiro de 1905, data em que se dão por terminados os trabalhos de destruição dos restos do *Millicent* [347].

Mas um outro problema se prende com as atitudes dos capitães dos navios mercantes e as problemáticas características naturais do Guadiana: a alteração da batimetria pela deposição do lastro dos navios junto da barra ou no interior do rio. Já em Março de 1865, o Piloto-Mor ordena aos Pilotos do Rio "[...] que não consintam de noute dezembarque algum de lastro no Pomarão, ficando elles responçaveis pela transgressão desta ordem." [348] No Pomarão é impensável mas, face às alterações no fundo do estuário junto a

---

[343] PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 65v.

[344] "Em 1 de Abril de 1895 a catraia que ia levar pilotos para vapores inglês 'Jessica' e espanhol 'Fernando' afundou-se a meio do rio Guadiana. Dois tripulantes salvaram-se a nado para terra e os três restantes foram socorridos por uma embarcação da fiscalização aduaneira." (H. A. Fonseca, 1990, p. 182).

[345] O local era perigoso. Dois anos depois foi a vez do *Falcon*: "Encalhou na margem esquerda do Guadiana o vapor Falcon, que vinha com mineral do Pomarão. Tem a proa no fundo e a ré a nado, e está situado próximo do local onde se submergio o Rovigo." (*Diário de Notícias*, 15 de Março de 1895, p. 4).

[346] *Ibid.*, fl. 94. E quatro dias depois, perante o perigo de a ordem não ser escrupulosamente cumprida: "[...] recomendo à Corporação dos pilotos a maxima energia para se oppor a qualquer tentativa de rebilião dos capitães dos navios mercantes que frequentam este porto e que tentem deixar de cumprir a ordem d'esta capitania, com respeito à pilotagem dos navios junto do "Millicent." (*ibid.*).

[347] No inicio de Janeiro noticiava *O Districto de Faro*: "Os governos de Lisboa e Madrid acabam de anunciar o contrato celebrado entre os srs Mason and Barry, exploradores da Mina de S. Domingos e a Whitstable Salvage Company Limited de Londres, para a destruição do casco do vapor inglês MILLECENT afundado no rio Guadiana, em frente da ponta da Lage." (9 de Janeiro de 1905, p. 2). E três dias depois: "Os governos de Portugal e Espanha ficam com o direito à posse da sucata de ferro e aço dos destroços de Millecent, responsabilizando-se a empresa da Mina de S. Domingos a comprar a aludida sucata à razão de 7$500 réis a tonelada, caso os referidos governos queiram desfazer-se della." (12 de Janeiro de 1905, p. 3).

[348] PVR, *Livro de Registo. Para Ordens Superiores...*, fl. 4v.

Vila Real e atendendo a que a maioria dos vapores chega em lastro, são tomadas medidas rigorosas em Novembro de 1898 [349].

Os problemas do Guadiana sendo alvo de apertada vigilância e reconhecidos durante décadas por gerações de pilotos, constituem um mal menor se comparado com o tráfego que desde os anos 60 se torna cada vez mais intenso e complexo, pela quantidade e pela diversidade de embarcações que cruzam o rio: à vela e a vapor, das mais distintas dimensões e das mais diversas nacionalidades, pilotadas e (o que é mais) não pilotadas. Desde finais da década de 70 que temos informações, quer dos problemas surgidos, quer das decisões tomadas para fazer face ao tráfego, em especial no pequeno e estreito porto do Pomarão mas, também, nos cais de Vila Real.

Nos inícios de 1879, o serviço de vigilância da Alfândega instala no Pomarão pontões que a Capitania crê prejudicarem as tarefas de pilotagem junto ao cais, atendendo ao tráfego [350]. O pequeno espaço disponível, quer no canal navegável, quer junto às margens, e mesmo na pouca terra firme das instalações portuárias, tem por isso mesmo de ser criteriosamente organizado. A 10 de Julho de 1895, ordena a Capitania de Vila Real: "Nas proximidades do Pomarão fica expressamente prohibido a qualquer embarcação permanecer ancorada no canal navegável, por isso que pode dar lugar a avarias, que ella tem de pagar, não tendo direito a indeminização daquellas que lhe façam as embarcações que ali tenham de permanecer, fundearão o mais proximo possivel de qualquer das margens, para onde são obrigadas a ter duas espias, uma à proa e outra à pôpa." [351] Em Junho de 1900 estabelece-se mesmo o número máximo de navios que podem permanecer no Pomarão: "[...] que nunca estejam no Pomarão mais de quatro navios, dois à carga e dois esperando a vez para atracar ao caes." [352]

A intensidade do tráfego no estreito vale do Guadiana não só dificulta as manobras, pondo em perigo vidas, mercadorias transportadas e as próprias embarcações, como pela velocidade adquirida pelos vapores ao longo do percurso, afecta os portos intermédios e as tarefas que aí se desenrolam. Em Agosto de 1910, a Capitania de Vila Real informa que recebeu uma queixa das autoridades marítimas de Ayamonte sobre problemas em La Laja:

---

[349] PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 64v-65.

[350] Sobre o assunto consulta os pilotos que têm de responder a uma série de quesitos a fim de serem tomadas deliberações (cfr. *ibid.*, fl. 1v).

[351] *Ibid.*, fl. 47v. A legislação acumula-se mas os casos repetem-se fatalmente pela intensidade do tráfego. Em Abril de 1899, informam-se os pilotos: "[...] no dia 14 do corrente esteve ameaçado de grossa avaria o vapor da carreira entre Mértola e Villa Real e que se viu em mau passo um vapor de chegada ao Pomarão, por se ter atravessado no rio, n'aquelle local, um cahique de carga de minerio; e constando também que por differentes vezes os cahiques e chalupas, chegando ao Pomarão, não amarram para a terra como é indispensavel, para deixar desembaraçada a navegação do rio, e afastar a possibilidade de avarias: determino..." (*ibid.*, fl. 73).

[352] *Ibid.*, fl. 79.

"Renova-se por esta forma as instrucções já dadas à Corporação de Pilotos para que os vapores que navegam no rio, sigam o mais devagar que possa ser ao passarem junto ao caes do porto de La Laja, na margem hespanhola, quando alli esteja atracado algum navio." [353]

Ao longo da viagem, especialmente em função dos "tornos" e sendo de noite, há sempre que apitar. Recorda-se peremptoriamente tal obrigação em Novembro de 1896, logo após o abalroamento de um bote junto à confluência de Álamo: "[...] devem os srs. pilotos do rio ter por muito recomendado o que está já determinado, isto é, não deixar de apitar em todas as voltas do rio, a fim de não terem de assumir graves responsabilidades." [354] Não é porém e apenas no já estreito canal navegável do Guadiana e no diminuto porto do Pomarão que o tráfego intenso causa problemas, também os cais de Vila Real de Santo António não dão vazão ao movimento . Em Novembro de 1898, segundo ordens da Capitania:

> "1° Os vapores de entrada fundeam ao sul da ponte de embarque e desembarque.
>
> 2° Os vapores carregados ao norte d'esta ponte.
>
> 3° Os navios de vela nas proximidades da ponte, onde têm fundeado, e ao sul da linha que une a torre de Canela com o extremo norte do Lazareto.
>
> 4° Quando em Pomarão estejam mais de um vapor para descerem o rio, o primeiro que vier deve fundear ao norte da ponte de modo a que os que se lhe seguirem possam fundear-lhe pela pôpa, evitando assim o virem virar ao sul do Medo Alto, mesmo quando tenham agua para passar em frente da villa.
>
> 5° Pode um navio carregado isolado fundear ao sul da ponte, quando o chefe da Corporação dos pilotos entender que não há inconveniente.
>
> 6° O vapor portuguez da carreira entre Lisboa e Villa Real de Santo António pode fundear onde mais convenha para carga e descarga, não prejudicando a passagem de vapores carregados de minerio vindos do Pomarão, para o que o chefe da Corporação dará ao piloto que meter as instrucções convenientes. Se durante a sua permanencia no porto não houver vapores de saida, ser-lhe-á dada a escolha do local para fundear." [355]

Face às características díspares das embarcações presentes no porto há que as organizar no espaço portuário em função das suas missões, tonelagem, rota, etc. A acrescentar a todo este movimento fluvial e marítimo que sobe e desce o rio e que entra e sai, soma-se um outro não menos intenso, ainda que efectuado por embarcações de menor tonelagem: o que cruza o Guadiana entre Vila Real de Santo António e Ayamonte. Também aí, o papel dos pilotos se encontra estipulado. Em Maio de 1903 determina-se: "Qualquer navio que siga do porto de Villa Real de Santo António para Ayamonte deve ser pilotado por piloto portugues até às proximidades d'Ayamonte, devendo receber piloto hespanhol para demandar o ancoradouro e fundear; e semelhantemente qualquer navio que d'Ayamonte se

---

[353] PVR, *Livro de Ordens da Capitania...*, fl. 27.

[354] Cfr. PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 55v-56.

[355] *Ibid.*, fl. 66v-67.

dirija a Villa Real pilotado por piloto hespanhol deve receber piloto portuguez para demandar o ancoradouro e fundear, de modo a que em qualquer dos casos seja garantida a soberania das duas nações." [356] Data de Março de 1903 a abertura do concurso pela Capitania de Ayamonte para o preenchimento de mais seis lugares de piloto da barra e rio nas águas sob jurisdição espanhola dando conta de que um processo em parte semelhante ao português ocorria do outro lado da fronteira (ver Doc. n.º 52).

Embora em menor número que os vila realenses, os *prácticos* de Ayamonte aguardavam a chegada de navios que se destinavam a Sanlúcar ou a La Laja, guiando-os ao longo do vale [357]. Com o aumento do tráfego mineiro na viragem do século, o corpo profissional é remodelado e o número de efectivos cresce. Além dos pilotos havia ainda que acolher a bordo (em Ayamonte), os funcionários alfandegários que vigiavam as operações de carga e de descarga em La Laja, o que atrasava todo o processo. Por essas razões nos finais de 1888, face ao pedido de "[...] D. António Gómez Faldon, vecino de Huelva, y representante de la Compañia inglesa 'The Bade Metal & Chimical Limited', pidiendo que los buques que remonten el río Guadiana y vayan á la Aduana de Sanlúcar para embarcar minerales en el muele de La Laja, ó desembarcan efectos para las minas en dicho punto, no se les obligue (según lo dispuesto) à detenerse en el puerto de Ayamonte, sino el tiempo preciso para tomar à bordo dos carabineros veteranos al servicio de dicha Aduana, que vaya hasta la jurisdición de Sanlúcar, à cuya condición se obliga la Compañia, así como à devolverlos al punto de partida por el primer buque de la Empresa que regrese á Ayamonte." [358]

3.3 - A receita e a despesa da Corporação

As receitas da Corporação de Pilotos sempre foram bastante elevadas atendendo que ao pagamento das tarefas normais se somavam as gratificações da "Mason and Barry" [359]. Claro que a regularidade não era segura já que tudo dependia do movimento marítimo e

---

[356] *Ibid.*, fl. 93.

[357] Também na "barra del Rompido", a entrada do rio Piedras, entre a foz do Guadiana e o estuário do Tinto-Odiel existiam pilotos e uma lancha de apoio aos navegantes (cfr. *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, 44, 1857, p. 4).

[358] *Boletin Oficial de la Dirección General de Aduanas*, V, 124, 1889, p.91. O pedido é deferido pelo Rei, em Março de 1889. Em 1896 essa autorização torna-se extensiva a "[...] todos los vapores que remonten el Guadiana con destino á Sanlúcar para cargar minerales en el muelle de La Laja." (*ibid.*, XIII, 403, 1897, p. 2).

[359] Para a nossa análise partimos dos Livros de *Receita e Despesa* (1860-1923). Entre 1860 e 1878 existem os *Livros de Caixa e Partilha* da Corporação (em número de três), porém, entre 1866 e 1878, atendendo certamente ao aumento e especificidade do trabalho de pilotagem fluvial em função da navegação mineira, essas "missões" são alvo de um registo à parte em três livros: o *Livro para lançar os vencimentos dos pilotos do rio Guadiana* (1866-1870), *Caixa e Partilha do Rio* (1870-1876) e *Livro dos proventos dos pilotos do Rio Guadiana* (1876-1878). Uma elite e um serviço especial formara-se no seio da instituição. Em 1878 ocorre uma reestruturação mais ampla e inicia-se (ainda que internamente separada), a fixação conjunta de todo o trabalho dos pilotos nos *Livros de receita e despesa* (1878-1923), em número de

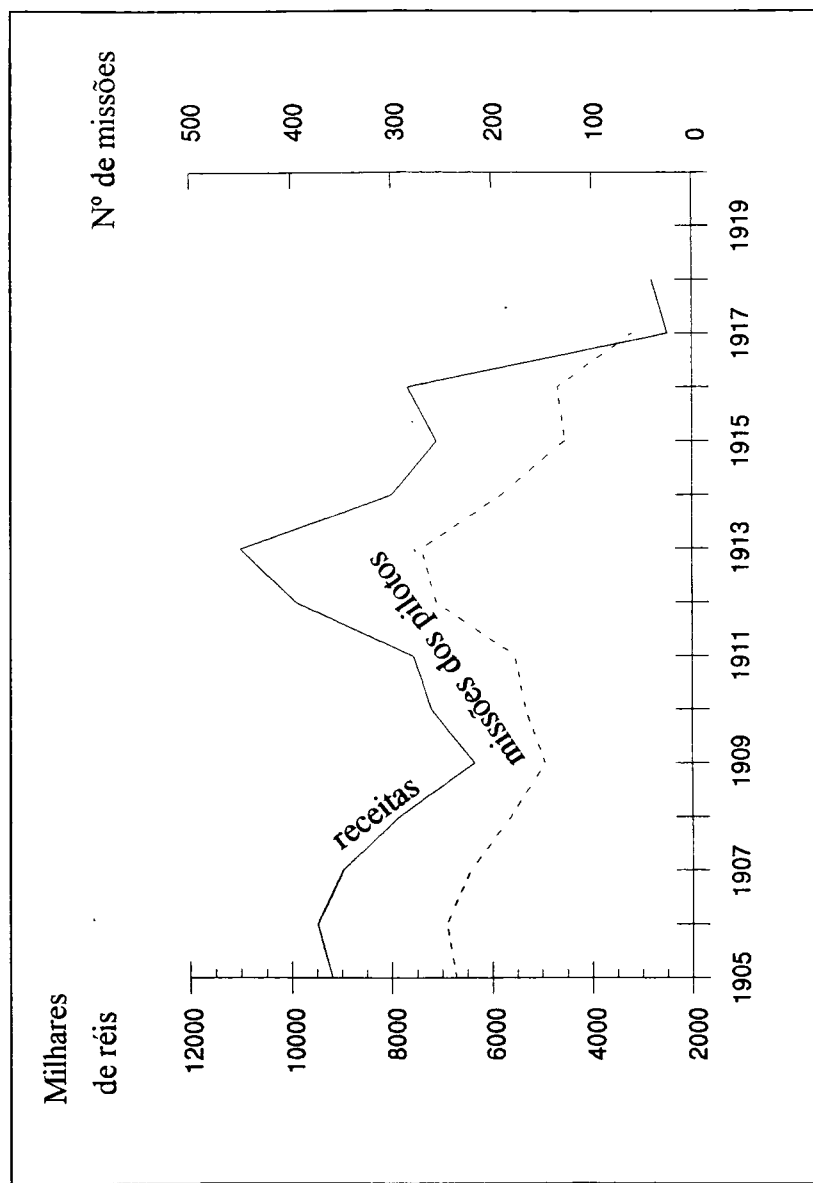
Fig. 109 - Evolução comparativa das receitas da Corporação dos Pilotos e das missões por ela efectuadas no rio Guadiana, entre 1905 e 1918.

Fonte: PVR, *Livros de Caixa e Partilha* e de *Receita e Despesa*, 1905-1918.

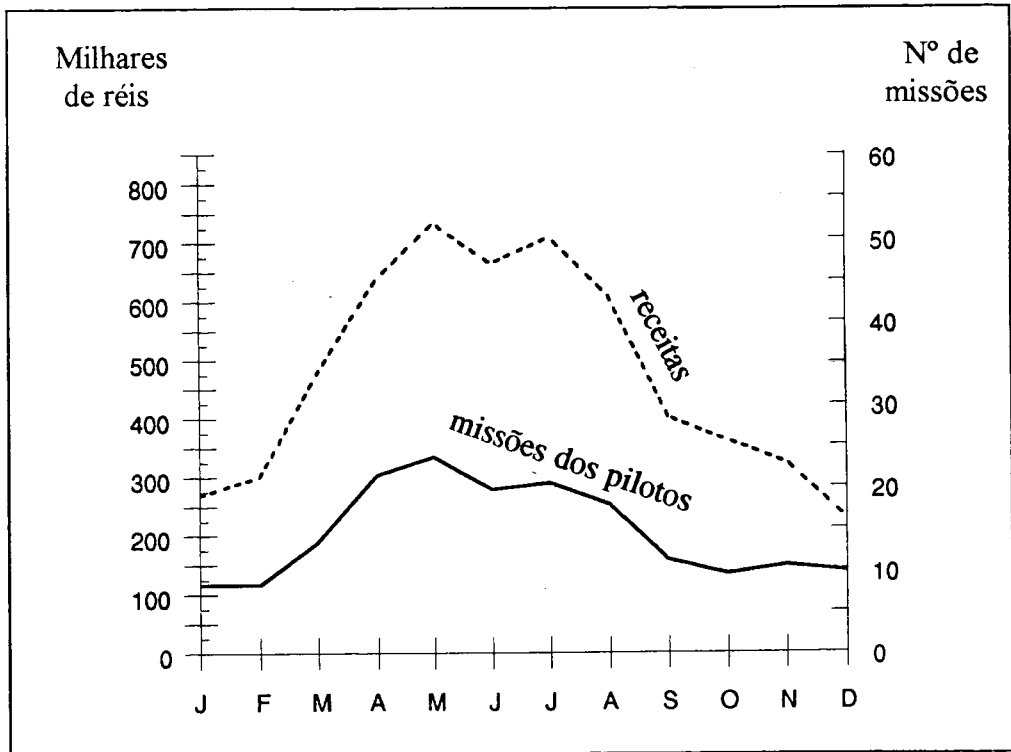
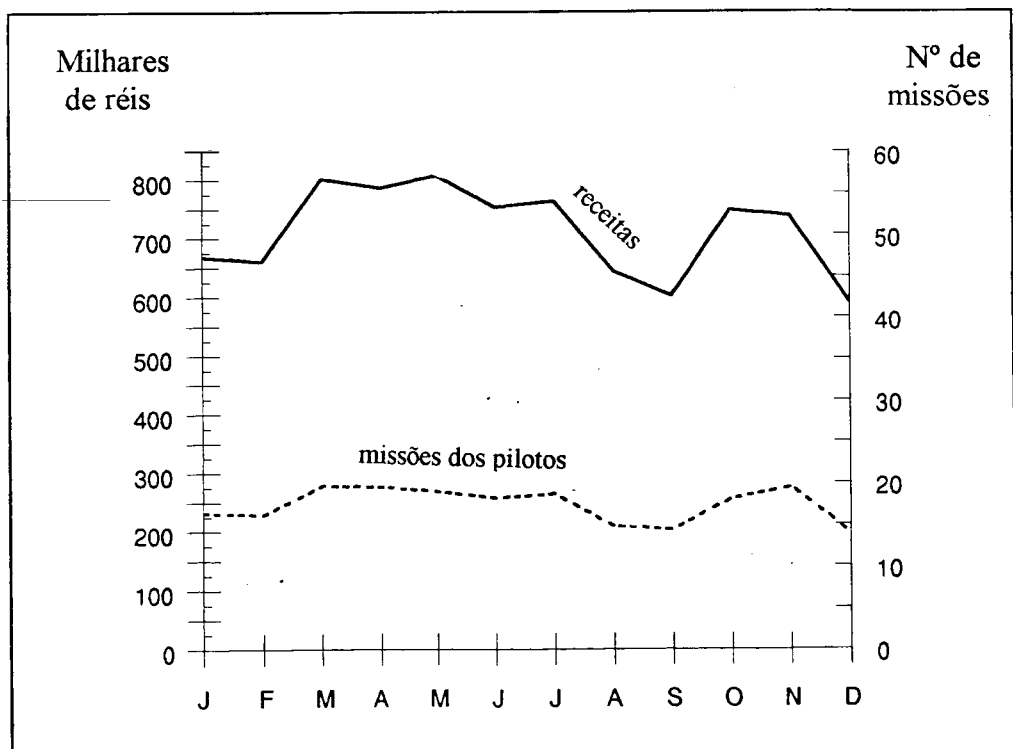
Fig. 110 - Evolução comparativa das receitas médias mensais e do número médio mensal de missões da Corporação de Pilotos, entre 1866 e 1875.

Fonte: *Livros da Caixa e Partilha* e de *Receita e Despesa*, 1866-1875.

Fig. 111 - Evolução comparativa dos valores médios mensais das receitas e das missões efectuadas no rio Guadiana pela Corporação de Pilotos, entre 1905 e 1914.

Fonte: *Livros da Caixa e Partilha* e de *Receita e Despesa*, 1905-1914.

fluvial e este das flutuações da exploração mineira. Um outro cliente seguro têm os pilotos, embora a sua frequência seja incomparavelmente menor que a dos navios mineiros: o vapor da carreira de passageiros. Duas a três vezes por mês, ele entra e sai a barra o que lhe trás algumas regalias de tratamento no porto de Vila Real.

Como série exemplificativa, coligimos valores das receitas totais anuais da Corporação entre 1905 e 1918 que comparámos com o tráfego de navios no rio, para as mesmas datas (Fig. 109). As evoluções são naturalmente muito semelhantes e mesmo numa fase bastante equilibrada no conjunto das exportações de S. Domingos, há flutuações bastante sensíveis nos valores anuais das receitas: 9,5 contos de réis em 1906, 6,4 três anos depois, 11 contos de réis em 1913. Com a I Guerra e a entrada de Portugal no conflito, as receitas dos pilotos descem muito: 2,5 contos de réis em 1917 e 2,8 em 1918. Em média, para o periodo referido (postos de parte os anos de 1917 e de 1918), a receita da Corporação de Pilotos ronda os 8,6 contos de réis anualmente, cerca de 713 mil réis mensais que, descontadas as despesas, se repartiam pelos membros da instituição.

Se a irregularidade interanual é grande como procurámos mostrar, ela é mais previsível ao longo do ano. A experiência de várias décadas permite a análise sazonal do tráfego que se reparte em função das condições climáticas, hidrológicas e da barra e não só por razões externas. A força dessa sazonalidade foi variando ao longo do tempo, alterando-se pelos melhoramentos progressivos na barra e no rio e pelas características técnicas das embarcações. Tentámos duas correlações para séries temporais distantes no processo, calculando médias mensais do tráfego fluvial entre 1866-1875 e entre 1905-1914 e as correspondentes médias mensais de receitas da Corporação dos Pilotos.

Para o primeiro decénio as curvas são bastante semelhantes com quebras bem marcadas nos meses de Inverno (Outubro a Fevereiro) e valores muito elevados nos meses de Primavera-Verão (Fig. 110). Estamos numa fase inicial do ciclo do minério: os navios de transporte guiados pelos pilotos têm uma tonelagem pequena e a vela tem ainda entre eles uma relativa importância. Da dimensão dos navios, está dependente a taxa de pilotagem a cobrar: há muitas embarcações mas são pequenas. Entre Abril e Agosto, as curvas afastam-se. As condições naturais do Guadiana são determinantes no volume e na constituição do tráfego ao longo do ano: há que contar com as cheias, a barra não dragada, os temporais do litoral, os ventos. Nesta fase os pilotos estão quase exclusivamente dependentes dos navios

---

sete, o último dos quais indica no título a denominação comum (que se manterá) da agremiação: *Receita e Despeza da Corporação de Pilotos da Barra e Rio Guadiana* (1916-1923).

mineiros, já que Vila Real de Santo António (a sua indústria, os seus serviços) e o seu porto marítimo tardam ainda a despertar.

O gráfico referente a 1905/1914 é bastante distinto: o número médio mensal de navios desceu para cerca de metade (de 34 para 17) mas a tonelagem aumentou bastante (no total e por navio), o que faz com que as receitas médias mensais da Corporação tenham aumentado muito (Fig. 111). Mas mais importante é notar o equilíbrio dos valores do tráfego fluvial ao longo dos meses do ano, ultrapassados em grande parte os obstáculos antes referidos. Os navios que chegam e partem, apenas sofrem uma ligeira quebra nos meses de Agosto e Setembro, e depois, de Dezembro a Fevereiro, mas alterações ténues se comparadas com a marcada sazonalidade em 1866/1875. Porém, a curva referente às receitas apresenta variações que exigem explicação (Fig. 112).

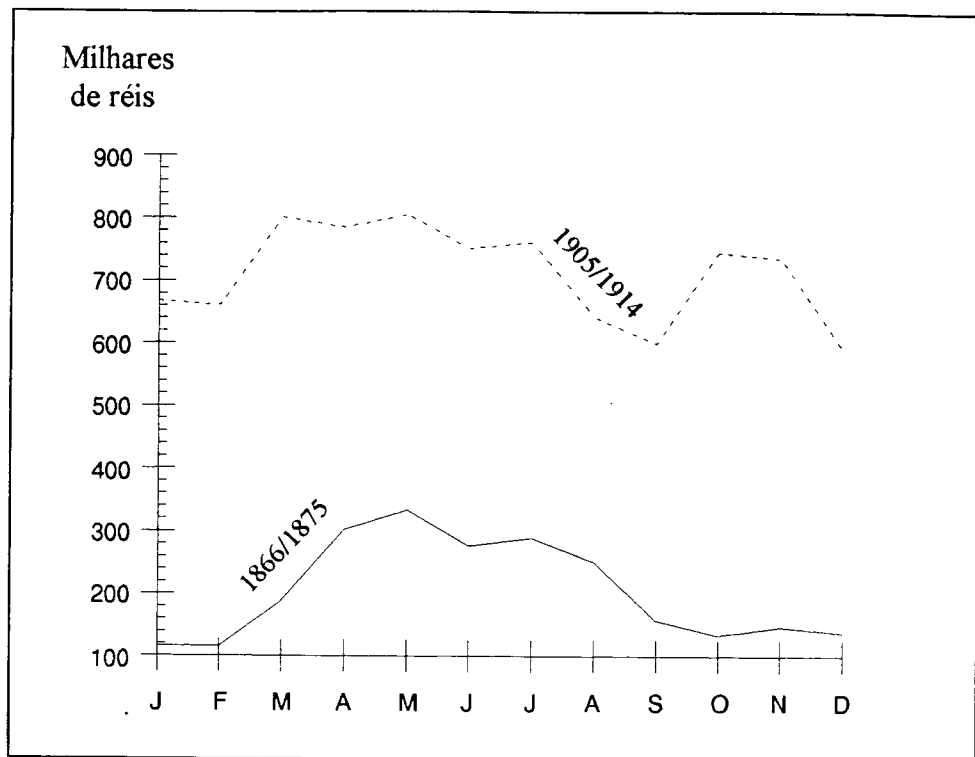
No seu conjunto este período corresponde a uma diminuição do tráfego mineiro: o total de navios por ano que vinha decrescendo desde 1901 diminui ainda mais fortemente entre 1906 e 1909 (Fig. 87), para depois aumentar até ao início da I Guerra Mundial. O mais importante é porém o paralelismo extremo entre essa evolução e a dos números respeitantes aos dos totais anuais de receitas obtidas pela Corporação de Pilotos. O problema põe-se assim exclusivamente na explicação da evolução das médias mensais, apenas resolúvel se tivermos em conta a tipologia das embarcações presentes em cada um dos meses e especialmente nos meses extremos [360]. Testámos assim Maio e Setembro para o rio e para a barra do Guadiana, segundo as principais nacionalidades representadas.

Número médio de navios/mês na barra e rio Guadiana
segundo as nacionalidades (1905-1914)

	RIO		BARRA	
	Maio	Setembro	Maio	Setembro
Inglaterra	7,2	4,9	7,7	5,0
Portugal	1,3	2,8	7,2	8,8
Alemanha	4,5	3,4	5,2	4,1
Noruega	5,0	2,8	5,4	2,8

Reportando-se os números da receita aos valores globais de todo o serviço efectuado (barra e rio), parece claro ser o significativo aumento do número de navios

[360] A diversidade de embarcações que os pilotos são chamados a conduzir alterou-se significativamente. Em 1911, por exemplo, a Corporação prestou serviços a: 220 vapores, 40 chalupas, 24 iates, 10 caiques, 6 escunas, 3 canhoneiras, 5 tropedeiros e 1 rebocador. O ano de 1911 é naturalmente diferente pela presença dos navios de guerra, face à ameaça da invasão monárquica no Algarve a partir da Andaluzia, mas os restantes tipos são alheios à situação.

Fig. 112 - Evolução anual da receita média mensal da Corporação de Pilotos da Barra e Rio Guadiana para os períodos de 1866/1875 e de 1905/1914.

Fonte: *Livros da Caixa e Partilha* e de *Receita e Despesa*, 1866-1875 e 1905-1914.

portugueses (de menor dimensão e por isso pagando menos), que nos meses de menor receita global provoca a quebra nas receitas da Corporação de Pilotos, quando os valores totais de embarcações/mês se mantêm com quebras menos significativas.

Visto em pormenor o processo, damo-nos conta que a bandeira inglesa não detém o "monopólio" da navegação no rio e que, apesar das razões apontadas para um maior equilíbrio dos valores médios mensais ao longo do ano, continuam a existir ligeiras quebras nos meses de valores extremos de "águas altas" e "águas baixas" para os navios de diversas nacionalidades como a inglesa, a alemã e a norueguesa, as mais representadas entre 1905 e 1914. A importante alteração é no calado dos navios estrangeiros que aumentou substancialmente: há menos barcos mas eles transportam mais carga e (o que mais interessa), pagam também mais à Corporação de Pilotos. A amplitude de variação da navegação estrangeira é reduzida mas suficiente para as alterações do orçamento: o preço pelo serviço de pilotagem de cada um dos "grandes" barcos estrangeiros é significativo no cômputo geral.

Para termos uma ideia dos valores cobrados no serviço de pilotagem dos navios que demandavam a barra e o rio Guadiana para este último período, vejamos quais as tabelas base e os cálculos efectuados para essa cobrança nos primeiros anos do século. O mínimo para entrar a barra são 1.000 réis e o máximo 7.500 réis. Para a condução no rio, pela sua dificuldade e perigo, o preço varia entre 2.400 e 7.500 réis. Os cálculos fazem-se a partir da tonelagem: de 1 a 150 m^3, pagam-se 30 réis/m^3; de 150 a 450 m^3, 10 réis/m^3 e de 450 m^3 "para cima" é grátis. "Para achar em metros cúbicos a tonelagem de qualquer navio, basta multiplicar o número de toneladas de arqueação por 1,23." [361] Assim, por exemplo, um navio com 175 m^3 de registo paga pelo serviço de pilotagem: 150 m^3 a 30 réis/m^3 (4.500 réis), mais 25 m^3 a 10 réis/m^3 (250 réis), totalizando 4.750 réis. Os vapores entrados ou saídos com carga pagam de "sinal" 1.600 réis e de levar ou trazer piloto 1.000 réis, o que totaliza 5.200 réis para entrar no e sair do porto. Se os vapores entrarem em lastro e saírem com carga pagam: pela catraia, levar e trazer o piloto, 2.000 réis e sinal 1.600 réis, o que quer dizer 3.600 réis, no total. Os barcos de vela e o vapor de carreira pagam 1.000 réis por entrada e outros 1.000 por saída [362].

Por várias vezes se tentaram simplificar todas estas tabelas que o *Regulamento* de 1914 vem alterar (ver Doc. n.º 71). Por exemplo, em Maio de 1906, a Capitania de Vila Real de Santo António avisa os pilotos que: "Por accordo entre Portugal e Hespanha começam a

---

[361] PVR, *Livro de Registo. Para Ordens Superiores...*, fl. 1.
[362] *Ibid.*

vigorar desde o dia 1 do próximo mez de Julho as seguintes disposições: - Primeira - As embarcações hespanholas em Portugal e as portuguezas em Hespanha, de lotação inferior a oitenta toneladas, ficam dispensadas do pagamento dos direitos de pilotagem." [363] Estas eram disposições pacíficas ou, pelo menos, vindas de decisão superior sem muitas possibilidades de contestação. Mais controversos eram os problemas levantados pelas gratificações que a empresa mineira de S. Domingos dava à Corporação para que ela administrasse e repartisse entre os pilotos. Em 1907 passaria a ser ela própria a controlar o processo [364].

Nem tudo são lucros no "deve e haver" da Corporação de Pilotos, desde a compra e manutenção das embarcações às despesas do quotidiano em Vila Real de Santo António e no Pomarão. No livro do *Registo de entradas* recolhemos para os anos de 1904 a 1907 alguns exemplos desses gastos miúdos exclusivamente relacionados com o rio, que dão conta das actividades múltiplas a que a administração da Corporação tinha de fazer face. Um dos pormenores básicos (mas esquecido) é o da alimentação dos profissionais e dos marítimos que os auxiliam nas manobras com os vapores: em Outubro de 1904 gastam-se 1.000 réis em "víveres para pilotos e catraeiros". O combustível (para usos diversos) é uma outra das principais fontes de despesa: em Abril de 1916 os pilotos compram à Mina de S. Domingos uma tonelada de carvão por 16$50 escudos. O rio requer permanente vigilância quer quanto ao caudal, quer quanto à batimetria: em Dezembro de 1907 pagam-se 100 réis pelo "trabalho de sondar o baixo do Chança", um dos afluentes que com as suas "ribeiradas" de Inverno mais problemas causa à navegação.

A Corporação mantém no porto do Pomarão uma casa de apoio aos pilotos. Em Novembro de 1904 despendem-se 200 réis para "água e limpesa da casa em Pomarão." Os pilotos muito devem à empresa exploradora da Mina de S. Domingos, mas os contactos devem manter-se dentro da maior cordialidade também com a comunidade mineira: em Dezembro de 1907 a Corporação faz um donativo de 10.000 réis para as festas de S. Domingos. Os exemplos são apenas exemplos mas as despesas são largamente compensadas pelas receitas. O trabalho do piloto é arriscado, dificil, mas estes profissionais do rio e da barra auferiam salários invejáveis para a grande maioria da mão de obra activa ao longo do Baixo Guadiana.

---

363 PVR, *Livro de Ordens da Capitania...*, fl. 5.
364 *Ibid.*, fl. 13v.

A "Mason and Barry, Limited" de S. Domingos sempre teve o maior interesse em manter as melhores relações com a Corporação de Pilotos de Vila Real de Santo António. À empresa preocupava-a a segurança dos navios que transportavam as pirites para o Norte da Europa, aos pilotos que a dita empresa continuasse sem obstáculos a exploração mineira porque isso implicava a vinda de navios estrangeiros que asseguravam um regular serviço na barra e no rio. E como se isso não bastasse, desde muito cedo a "Mason and Barry" gratificava a Corporação com importâncias "proporcionais" à exportação dos minérios, o que entre 1870 e 1874 totalizou 3.211$700 réis, quantia semelhante ao total da receita da Corporação em 1870 [365]. Essas gratificações nestes anos prósperos da empresa sobem a valores apreciáveis. Elas equivaliam em 1870 a 11% da receita total. Cinco anos depois, a percentagem aproximava-se dos 60% da receita total.

Evolução da receita obtida pela Corporação de Pilotos da Barra e Rio Guadiana e das gratificações concedidas à instituição pela "Mason and Barry, Limited" entre 1870 e 1875.

Anos	A	B	
	Receita	Gratificações	
	(réis)	(réis)	%
1870	3.451$200	373$600	10,9
1871	1.975$800	273$800	13,9
1872	2.206$800	679$000	30,8
1873	1.656$000	1.106$000	66,8
1874	1.596$000	778$700	48,8
1875	1.426$800	849$500	59,5

Nota: A - PVR, *Livros de Caixa e Partilha...*;
B - P. V. Sequeira, XIV, 167-168, 1883, p. 392.

Com a entrada em vigor do *Regulamento* de 1878 poderíamos pensar que a situação se alteraria. Vemos, porém, que a leitura do articulado foi interpretada como apenas dizendo respeito a cada piloto individualmente e não à Corporação [366]. As benesses institucionalizar-se-ão ao longo de décadas, constituindo prémio apetecível para os novos pilotos que procuram o lugar e para os antigos. Mas elas constituem sobretudo "luvas" para que os

[365] P. V. Sequeira, XIV, 167-168, 1883, p. 392.

[366] De facto lia-se no § único do Artigo 49º desse *Regulamento*: "É expressamente prohibido aos pilotos pedir aos tripulantes ou passageiros dos navios que pilotarem quaesquer generos ou dinheiro, a titulo de gratificação pelo seu trabalho, ou sob qualquer pretexto." (*Diário do Governo*, 108, 14 de Maio de 1878, p. 1190). O *Regulamento* de 1914 será mais peremptório quanto à possibilidade de gratificações aos pilotos: Artigo 58º, § único. "É expressamente proibido pedirem ou aceitarem qualquer gratificação ou remuneração pelos serviços prestados." (*Collecção Official de Legislação Portugueza*, II, 1914, p. 169).

problemas não ocorram ou, acontecendo, sejam menores do que na realidade são. A partilha das gratificações fá-la a Corporação o que nem sempre é realizado a contento de todos [367].

Não temos informação local para datas posteriores à promulgação do *Regulamento* de 1914, mas a existência (entre outras) da prática instituída podia em muitos casos levar a uma definição de papéis por parte dos profissionais do rio. Tentando regulamentar os deveres dos pilotos para com a empresa mineira no porto fluvial do Pomarão durante os trabalhos de carga e de descarga dos navios, o Piloto-mor tinha difundido uma ordem de serviço em Maio de 1883 com o seguinte teor: "[...] a todos os pilotos do rio, de que desejo e espero que quando estejam em Pomarão em serviço de pilotagem de qualquer navio que alli vá carregar mineral, coadjuvem no que estiver ao seu alcance o bom andamento das operações que alli teem a fazer-se por parte da empreza da Mina de S. Domingos, coadjuvação que nunca deverá chegar a ponto que lhes possa caber qualquer responsabilidade por mau resultado, nem ultrapassem os limites dos seus deveres." [368] E mesmo apesar da Corporação possuir uma "casa em Pomarão", o Capitão do Porto de Vila Real de Santo António lembra a 10 de Julho de 1895: "O piloto mor fará sciente à Corporação de que nenhum piloto poderá prenoitar em terra em Pomarão quando ali se encontre responsável por navio que para ali tenha pilotado e deva dirigir na navegação descendente, a não ser quando os seus serviços sejam dispensados pelos respectivos capitães." [369]

A desconfiança e o controlo em relação à "Mason and Barry, Limited" parecem naturalmente partir da autoridade marítima, que não dos "presenteados" pilotos. A Corporação pelo contrário mantém um convívio permanente com os funcionários da empresa, por exemplo nas festas fluviais do Pomarão [370]. Em tempo de Guerra é também a empresa que ajuda os pilotos: em Abril de 1916 é através da Mina que a Corporação consegue uma tonelada de carvão.

---

[367] A queixa que o quezilento piloto Domiciano Domingues apresenta, em Julho de 1907, estará na base do acordo da "administração da Mina de S. Domingos [...] em chamar a si o encargo de fazer a distribuição das gratificações que de futuro entender dar aos pilotos e mais pessoal auxiliar de Pilotagem." (PVR, *Livro de Ordens da Capitania...*, fl. 13v).

[368] PVR, *Livro de Registo das Ordens do Capitão...*, fl. 2v.

[369] *Ibid.*, fl. 47v. E três anos depois, a propósito da presença a bordo dos navios mineiros de funcionários da empresa mineira: "Determino que os pilotos que embarcam nos navios que vão a Pomarão participem a esta Capitania quando virem entrar a bordo d'esses navios o guarda lastro do Pomarão." (*ibid.*, fl. 63).

[370] Mas a Corporação está também e naturalmente representada nas festas de Vila Real: "No Domingo de Ramos, depois da festa na igreja, realizava-se a procissão dos Passos. Esta festa era sempre feita à custa do Compromisso Marítimo, e, como tal, só a gente do mar dirigia a procissão. Em primeiro lugar, o pendão. [...] A seguir o guião, ou bandeira, conduzido pela corporação dos pilotos da barra e rio Guadiana." (J. R. Alves Junior, I, 1964, p. 60).

CAPÍTULO VI

A NAVEGAÇÃO TRADICIONAL

CAPÍTULO VI

A NAVEGAÇÃO TRADICIONAL

> À barca, à barca, hou lá,
> que temos gentil maré.
>
> Gil Vicente

Durante o ciclo do minério a navegação tradicional no Guadiana sofreu algumas profundas transformações como consequência do aumento de intensidade e diversidade do tráfego, mantendo, no entanto, características estruturais no tipo de embarcações, na tipologia das actividades e mesmo em alguns dos produtos transportados.

A primeira frota envolvida é a dos pequenos barcos à vela e a remos que transportam as mercadorias, como sempre o haviam feito. As novidades estão especialmente na composição do tráfego ascendente: não são apenas os novos produtos que chegam, a responder às exigências dos mercados que a exploração mineira fomentou mas também a informação e as ideias, vindas dos centros do litoral [1]. Na circulação descendente há uma notória falência da exportação dos produtos tradicionais do Baixo Guadiana (como os cereais, a cera e o mel), pela existência das novas alternativas de emprego, pelo alargamento das redes de transporte, pela concorrência dos produtos importados.

A segunda frota tradicional do Guadiana é constituída pelas barcas de passagem que durante o ciclo do mineral conhecem uma definitiva institucionalização. Dependentes dos municípios elas são um dos mais eficazes métodos do poder local controlar os espaços sob sua jurisdição: as migrações, a passagem das mercadorias e dos gados. As barcas são também para as Câmaras uma importante fonte de rendimento que se discute e defende permanentemente. Passagens transversais, as barcas complementam a circulação ao longo do rio levada a cabo pelos barcos de mercadorias já que os produtos que são desenbarcados nas vilas ribeirinhas têm muitas vezes como destino final, a outra margem do Guadiana.

A terceira frota tradicional e relativamente autónoma é a da pesca fluvial. É talvez a

[1] "Le trafic fluvial est comme une sève nourricière qui pénètre partout." (A. Demangeon *et al.*, 1935, p. 219).

mais profundamente alterada pelo fenómeno mineiro: a fuga dos profissionais e a poluição das águas. A pré-existente diversidade de artes, que correspondia a uma próspera actividade é largamente afectada e a recuperação tardará décadas. Finalmente, pelo aumento e diversificação populacional e pelo desenvolvimento acontecidos nas vilas do Guadiana, as actividades lúdicas em torno do rio têm, durante o ciclo mineiro, uma dimensão não lembrada e que não mais voltará a ocorrer.

O contributo mais numeroso na frota tradicional do Guadiana é o menos presente nas fontes históricas. Feita a crónica dos vapores, não poderíamos deixar de guardar um espaço às embarcações que utilizando a força do vento ou a humana representavam localmente um importantíssimo papel para as comunidades ribeirinhas [2]. Graças a elas se atingem as propriedades ou os caminhos na "outra margem", se sai à pesca, se transportam pessoas, mercadorias e gados. Graças a elas também se completam tarefas em conjunto com os grandes vapores e veleiros: ligação entre estes e os cais muitas vezes pouco acessíveis, entrega, recolha ou baldeação de produtos, acompanhamento através dos canais navegáveis ou evitando pontos perigosos do leito do rio. Até à entrada do último quartel do século XIX foram as pequenas embarcações do Guadiana que resolveram a maioria dos problemas das povoações ao longo do rio, transportando viajantes, produtos e ideias.

Nunca se desenvolveu contudo uma marcadamente autónoma comunidade de homens do rio como na maioria das vias fluviais do Norte e Centro da Europa. Os marítimos do Guadiana sempre o foram a tempo parcial ou com uma muito estreita relação com as comunidades ribeirinhas a que pertenciam. Nunca nómadas desenraizados [3]. O Guadiana é um beco sem saída, um pequeno mundo fechado, embutido no interior.

No século XVIII um dos mais recordados visitantes que sobe o Guadiana até Mértola graças às pequenas embarcações é o naturalista Link [4]. Mesmo de Vila Real de Santo António para Castro Marim se vai de barco [5]. O Padre Cardoso sublinha a importância

---

[2] Lembraríamos aqui alguns exemplos de bibliografia existente sobre o mesmo aspecto da navegação noutros rios portugueses: a recolha de Carlindo Vieira para o Lima (1984), os estudos de Manuel Penteado Neiva e Bernardino Amândio para o Cávado e os seus portos de Esposende e de Fão (1984 e 1989), a obra de António Nabais para o estuário do Tejo (1982) e a de H. Cabeçadas *et al.* para o Sado (1986).

[3] Cfr. para muitas vias fluviais inglesas H. Hanson, 1975, p. 11. Para o caso do Loire, comenta H. Dussourd: "A toutes les époques et dans tous les pays, nomades et sédentaires se sont regardés en chien de faience. Les mariniers de Loire ne font pas excepcion; il méprisaient cordialement les populations rurales des rives." (1985, p. 49).

[4] As alternativas à viagem não se desejam: "Le chemin par terre est ici très - incommode: je n'inviterai personne à le prendre." (H. J. Link, II, 1803, p. 168).

[5] "Pour aller de Villa-Real à Castromarim, il faut remonter la Guadiana en bateau jusqu'à ce bras de rivière, près duquel est située cette dernière ville. Quand on veut s'y rendre par terre, on est obligé de faire un détour de deux *legoas* le long d'un autre bras de la Guadiana, mais

da pequena navegação para o caso de Alcoutim [6]. Entrado o século XIX, Silva Lopes e Charles Bonnet descrevem por seu turno o movimento de "pequenas lanchas" (o primeiro) e " légères embarcations" (o segundo) nos troços terminais dos afluentes onde as marés penetram: na ribeira "d'Azinhal", no Odeleite, na Foulpana [7]. "Lanchas" idênticas e contemporâneas são as que Madoz cita a propósito do *puertocito* de Sanlúcar de Guadiana, "para el transporte de pasajeros y efectos á Ayamonte" [8].

São também elas que mais sofrem com as alterações das caraterísticas físicas do rio e, em especial, com as cheias. A "cheia grande" de 1876 terá sido destruidora para os efectivos desta frota que recordamos: dos cais de Mértola, de Alcoutim e de Sanlúcar, bem como dos portos mais pequenos do Álamo e de Guerreiros do Rio, mas também dos bairros das "ribeiras" de Ayamonte, de Castro Marim e de Vila Real de Santo António, de todo o lado nos chegam notícias dos pequenos barcos à deriva, destruídos ou desaparecidos [9].

Face ao aumento do movimento no rio e nos portos, as tentativas de organização das estruturas da navegação fluvial atingem grandes e pequenos: impostos, locais de pesca, tráfego e ancoradouros. O maior controlo por parte dos poderes locais reflecte, à semelhança com outros aspectos da vida económica e social, modificações estruturais no conjunto do País. Pela viragem do século a estrutura e capacidade de resposta da pequena navegação do Guadiana espelham o que acabamos de dizer. Um aspecto insólito é a diminuta actividade dos estaleiros de Vila Real quando comparada com a dos outros portos algarvios. Até mesmo algumas barcas de passagem para o município de Mértola foram adquiridas fora do mundo do rio [10]. Apenas pequenas embarcações à vela se construiram junto à foz. No interior os pequenos barcos a remos sairiam de qualquer dos portos fluviais.

Não é só no porto fluvio-marítimo de Vila Real de Santo António que o trânsito intenso se faz sentir, ultrapassando as capacidades de resposta por parte das infraestruturas existentes. Também nos portos para montante, em especial no Pomarão, a situação não é fácil [11]. Ao longo do rio, as pequenas embarcações dificultam o já denso trânsito de vapores

---

en prenant le premier chemin on peut y arriver en un quart d'heure." (*ibid.*, p. 165). O guia Baedeker sobre a Peninsula, na sua edição de 1908, diz ser necessária meia hora para fazer o percurso Castro Marim - Vila Real "en barque" (p. 503).

[6] Luiz Cardoso, I, 1747, p. 191.

[7] Silva Lopes, 1841, p. 393 e Charles Bonnet, 1850, p. 58.

[8] P. Madoz, XIII, 1849, p. 741.

[9] Cfr. v. g. *Jornal do Commercio*, 16 de Dezembro de 1876.

[10] Uma explicação é avançada por Carminda Cavaco: "A inexistência de madeiras e as condições portuárias não explicam suficientemente a mediocre actividade dos estaleiros na primeira metade do século. Faltava uma vigorosa tradição mas faltavam sobretudo importantes estímulos económicos que tornassem atractivos os possíveis lucros." (II, 1976, p. 327).

[11] Em Julho de 1906, em sessão da edilidade mertolense: "[...] foi deliberado que se officiasse ao Capitão do Porto de Villa Real de Santo António, pedindo-lhe providencias para que as barcas de cabotagem que vêm ao Pomarão não façam suas descargas no sitio do porto da barca; visto que estão causando graves transtornos no embarque e desembarque de pessoas e cavalgaduras." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/33, fl. 2v).

e grandes veleiros. "Rio onde se cruzam tantas embarcações miudas [...]" diz um documento datado de 1896, a propósito do naufrágio de um pequeno bote "de que ia resultando a perda de duas vidas", abalroado durante a noite por um vapor mineiro inglês pilotado com menos atenção [12]. Através da *Lista dos Navios*... anotámos registados em Vila Real, entre 1871 e 1910 uma reduzida diversidade de embarcações à vela (iates, chalupas, caiques e palhabotes) [13] com valores de tonelagem muito distintos e uma vida activa que atinge (em alguns casos) quase as três décadas [14].

Veleiros registados no porto de Vila Real de Santo António, entre 1871 e 1910.

nome	m^3	t	datas	tipo
Mondego	52,354		1873/1887	iate
Oceano	95,000		1873/1892	palhabote
Raphael	75,600		1873/1879	iate
Sado	23,873		1879	iate
Chança	85,364		1884/1910	chalupa
Mondego	78,000		1884/1899	chalupa
Douro	90,039		1885/1899	caique
Guadiana	93,413		1885/1910	caique
Minho	96,677		1885/1910	caique
Tejo	92,957		1885/1910	caique
Rio Lima	100,000		1885/1910	caique
Vascão	69,000		1885/1910	caique
A	147,711	52,19	1895/1902	chalupa
Sado	180,075	63,63	1898/1910	chalupa
Tamega	361,810	127,85	1898/1910	chalupa
Vouga	176,816	62,48	1898/1910	chalupa
Portimão	282,455	99,81	1900/1910	chalupa
Odemira	282,455	99,81	1900/1910	chalupa
Foupana	282,455	99,81	1900/1910	chalupa
Mondego	220,622	77,96	1900/1910	chalupa
Cávado	282,455	99,81	1900/1910	chalupa
Douro	207,969	73,49	1900/1910	caique

Fonte: *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes...*

Neste caso é a Câmara que pretende proteger as " suas " barcas face à confusão que ocorre no exíguo porto do Pomarão.

[12] PVR, *Livro de Registo das Ordens...*, fl. 55v-56.

[13] Além de barcos destes tipos, os pilotos conduziram no rio outras embarcações, como foi o caso das escunas (cfr. PVR, *Receita e Despeza...*, 1910-1916).

[14] A *Lista dos Navios de Guerra e Mercantes...* é uma publicação anual que desde 1869 inventaria, porto a porto, as embarcações matriculadas segundo as áreas de jurisdição marítima que lhes correspondem. Uma vez mais nos damos conta das lacunas, alterações de critérios, etc. que a fonte apresenta. Porém, e atendendo às informações que divulga, não deixa de ser uma base para avaliarmos da dimensão e evolução das frotas. Apenas um reparo: nem os valores de TAB para cada embarcação se mantêm na fonte, nem as datas indicadas se reportam ao início e ao fim da actividade do navio mas, tão só, ao período em que este se encontra registado no porto, e para esse registo existiram momentos de maior pressão por parte das autoridades marítimas.

Propriedade da empresa "Mason and Barry, Limited" existiam embarcações de vários tipos (à vela e a vapor) [15]. Estacionadas no Pomarão ou em Vila Real de Santo António eram utilizadas para pequenos serviços de apoio às grandes embarcações ou às tarefas da mina e do porto ou mesmo para a carga, transporte (com baldeação) e descarga de mineral [16].

Com a irregularidade das carreiras dos vapores nos anos 20, são novamente as pequenas embarcações que solucionaram os problemas que se colocam às populações, como transporte do correio ou o fluxo turístico balnear. Uma última notícia, ainda que tardia, para o "nosso tempo", mas ilustrativa do papel das pequenas embarcações junto da população. *A Voz do Guadiana* noticia em Novembro de 1924, um insólito episódio: um funeral que sobe o rio: "A urna veio de Vila Real de Santo António, num gasolina que também conduziu muitas pessoas" [17].

1 - O transporte de mercadorias

A área dependente de um Guadiana transportador de mercadorias, variou ao longo do tempo, em função das situações históricas que se sucederam no Sudoeste Peninsular. A evolução do povoamento, a procura desigual de distintos produtos, os acontecimentos políticos ou o fortalecimento da fronteira, condicionaram em muito a extensão do espaço dependente do rio.

Alguns autores estenderam da Antiguidade à época medieval a ligação do litoral ao interior da Península (até Badajoz e Mérida), através do Guadiana. Porém, a histórica navegabilidade do rio exclusivamente até Mértola leva-nos antes a discutir a evolução dos limites da bacia envolvente daquele porto fluvial, até onde chegavam e donde partiam produtos em trânsito. A localização, importância, manutenção, crescimento ou decadência deste núcleo populacional não se compreende senão como grande entreposto. Para jusante

---

[15] Em meados dos anos 60 a "[...] empresa tiene en el río Guadiana dos vapores remolcadores y varios buques de gran porte para el transporte de minerales, carbones y efectos." (*Revista Minera*, XX, 1869, p. 63). As pequenas frotas particulares ligadas às unidades industriais existiam especialmente na margem sul do estuário do Tejo, estabelecendo a ligação entre os cais fluviais e a capital (cfr. A. Nabais, 1984, p. 28).

[16] Em 1913 temos notícia do conjunto de barcos pertencentes à "Mason and Barry, Limited", existente no Pomarão através da descrição de uma "Festa republicana na Mina", publicada nas páginas de *O Futuro de Mértola*: "Às 17.30 procedeu-se ao embarque nas lanchas que nos conduziram ao Pomarão amavelmente postas à nossas disposição pela mui digna Empresa da Mina de S. Domingos - 2 magnificas lanchas com 4 remadores cada uma, que vieram substituir a lancha a vapor que a empresa desejava enviar e que não chegou a vir por lhe ter rebentado a caldeira quando, já acesa, se dispunha a partir para esta vila" (*O Futuro de Mértola*, 18 de Setembro de 1913, p. 1).

[17] *A Voz do Guadiana*, 15de Novembro de 1924.

existia um "corredor económico" de "paredes" dissimétricas - as margens portuguesa e espanhola - cuja largura variou em função da importância (e segurança) da rede viária paralela ao rio. A extensão e configuração deste complexo de "bacia" e "corredor" sofre, na segunda metade do século XIX, alterações marcadas face ao estabelecimento das redes de transporte não fluvial: o caminho de ferro e as estradas. Os produtos passaram a circular a outra velocidade, com outros custos e por outros locais.

Tentaremos reconstituir a evolução do espaço dependente do rio através do somatório dos espaços atingidos ou donde provêm os diversos produtos que circulam no Guadiana. A sequência histórica das diversas "linhas divisórias de águas" do escoamento do trigo que parte ou da distribuição do peixe ou dos adubos que chegam, possibilitará uma visão de conjunto dessa bacia económica [18]. Analisaremos primeiro os produtos que descem e, depois, os que chegam: as etapas da sua presença no comércio do rio, a sua proveniência, os locais que atingem [19].

A existência (ou não) de fontes e as respectivas características permitiram apenas reconstituições onde os números possuem um valor meramente indicativo. Assim, face à impossibilidade de ordenar produtos pela sua importância económica no tráfego fluvial, optámos por os organizar em alimentares e não alimentares e, dentro de cada um dos grupos segundo a localização das áreas de produção. Quando foi possível encontrar dados quantitativos limitámo-nos a elaborar amostragens segundo cortes temporais, já que as estatísticas não oferecem uma segurança aceitável, já que pelos critérios díspares com que estão construídas não é possível fazer largas comparações.

1.1 - O tráfego descendente

A nossa classificação entre produtos que descem o rio e que o sobem não é estanque. Há os que só o descem e algumas vezes nem mesmo o fazem (como a cortiça ou o mel), há os que descem e podem regressar transformados (trigo - farinha), há os que podem

---

[18] "Le Rhône doit à ces contraintes d'avoir été un cours d'eau de descente, plus que de remonte, même si des facteurs économiques ont renforcé ce caractère." (J. P. Bravard, 1987, p. 159). Como Bravard afirma para o Rodano, retomando uma afirmação de P. George (1935, p. 467), também o Guadiana é mais um "rio de escoamento" que um "rio de importação", papel que a situação de periferia confirma.

[19] A definição de "vales geográficos", em especial, os que não se prendem com características estritamente naturais, não tem sido pacífica na evolução da produção geográfica. Um caso "oposto" ao Guadiana, por todas as suas características é o Loire, cujo "vale", R. Dion delimita do seguinte modo: "Le pays dont nous cherchons à fixer les limites a été façonné autant par le travail séculaire des hommes que par le jeu des phénomènes physiques; et nous ne reconnaissons tout à fait le val de Loire que là où s'ajoute, à la nature sableuse et à la topographie bombée des alluvions, la présence d'une riche agriculture. Il faut, pour délimiter le pays que nous proposons d'étudier, chercher jusqu'où s'observe, vers l'amont comme vers l'aval, l'association de ces trois caractères." (1978, p. 25).

descer ou subir conforme as necessidades (a cevada), há os que só sobem, como é o caso dos artigos "coloniais" [20].

O transporte não se faz exclusivamente em barcos próprios para cada produto, estes misturam-se muitas vezes, podem servir de lastro quando se vão buscar outros ou mesmo viajar com os passageiros. Com base nas estatísticas espanholas verificámos que cerca de metade das embarcações que chegam a Ayamonte vindas de Sanlúcar de Guadiana vêm em lastro (*v. g.* 1866 e 1886), o que quererá dizer que elas se deslocaram ao interior a entregar mercadorias sem lá haver artigos que confiram lucro ao regresso.

Finalmente uma nota sobre outro aspecto que as fontes não resolveram: a sazonalidade do tráfego fluvial relacionado com cada produto. O trigo desceria pelo final do Verão, o sal subiria na Primavera com o peixe, um pouco mais tarde, as frutas. Se nos escapam números globais mais difícil é conseguir a sua distribuição ao longo do ano [21].

Alimentos frescos

Referindo-se a hortas, pomares e quintas no vale do Guadiana, A. Silbert faz notar a raridade das menções encontradas para os meados do século XVIII [22]. Pelas características pedológicas da área é natural esse facto. Só em estreitas faixas junto ao rio, em terreno escasso onde o fundo dos encaixados vales por momentos se alarga e aplana entre o "mar" das colinas de xisto, o solo mais fértil excepcionalmente se concentra e então, como um oásis, encontramos de repente um poço e algumas árvores [23]. Os exemplos que Silbert cita no Cachopo ou em Alcaria Ruiva são casos paradigmáticos. Silva Lopes fala-nos mais das "várzeas" do rio "férteis e abundantes" nas primeiras décadas de Oitocentos. Não longe das Laranjeiras há vinhas e "varias e deliciosas fructas". As frutas de Alcoutim chegam a todas as vilas ribeirinhas, a Mértola, a Castro Marim e a Vila Real de Santo Antómio [24]. Do outro lado do rio, em Sanlúcar, e para datas correspondentes, Pascoal Madoz refere a produção de "frutas de varias clases" e "alguna uva" [25]. Para 1866 temos notícia de descerem o Guadiana três barcos transportando fruta de Sanlúcar, um para Cadiz e os outros dois para Ayamonte,

---

[20] Ver para o caso do rio Minho, Carminda Cavaco, 1973, p. 54.

[21] Um interessante quadro do tráfego sazonal dos produtos no Baixo Loire medieval é-nos dado por Étienne Bougouïn (1935, p. 487-491). A. Maistre a propósito da navegação fluvial no Languedoc dos séculos XVII e XVIII, enumera os múltiplos factores em jogo que condicionam os tipos de fluxos comerciais (1968, p. 217).

[22] A. Silbert, II, 1978, p. 603.

[23] Cfr. *v. g. Carta de Capacidade de Uso do Solo,* 1959, fl. 46-D.

[24] Silva Lopes, 1841, p. 396. As hortas e pomares de Alcoutim são localizados por Duarte Darmas (século XVI), para Sul da vila.

[25] P. Madoz, XIII, 1849, p. 741.

num total de 27 t [26]. Para jusante, nos vales do Odeleite e do Beliche, os solos férteis eram mais extensos [27].

Ao longo do período que directamente nos interessa possuímos alguma informação sobre a produção dos perecíveis produtos alimentares que são as frutas e os legumes, através da sua exportação [28]. São curiosos números, estes que nos chegam pelos relatórios consulares: por um lado quantidades mínimas, por outro, a sua diversidade e o seu carácter esporádico nestas estatísticas. Limitamo-nos ao referenciado como procedente do Pomarão mas não estamos seguros, se muitas vezes não se mistura na informação, o embarcado em Vila Real. Para Bristol seguem, no 3° trimestre de 1870, cerca de cem caixas de uvas [29]. Dois anos depois será Londres a receber 82 caixas; em 1876, 26 caixas e, em 1880, 63 caixas [30]. Quantias irrisórias durante um ano em que dezenas e dezenas de barcos ingleses acostaram aos cais do Pomarão.

A Ayamonte chega em 1886 um barco com uvas de Sanlúcar. Na estatística de *Comercio de Cabotaje* a "exportação" de fruta por aquele porto não é referida e, quanto aos legumes, apenas um número: 41 t saídas em 1886. Um erro claro quanto à quantidade ou, mais provavelmente quanto à classificação. As frutas e os legumes são naturalmente produtos muito procurados ao longo do Guadiana, especialmente, depois do crescimento rápido do grande núcleo da Mina de S. Domingos. No *Derrotero* de 1908, informam-se os marítimos: "los viveres escasean en Pomarón" [31]. Os excedentes das tradicionais trocas ao longo do rio só ocorrem esporadicamente em anos bons. Vende-se então aos estrangeiros que, em menos de uma semana, farão chegar à Europa Atlântica estes produtos exóticos do Sul.

Outro exemplo são os citrinos. Do Pomarão seguem para Bristol, em 1873, 26 caixas de limões e para Antuérpia, em 1894, 126 caixas de laranjas, embora a principal área de produção fosse o arquipélago dos Açores, em especial a ilha de São Miguel [32]. O Reino Unido é ao longo do séc. XIX um dos grandes clientes dos citrinos portugueses [33]. Entre 1865 e 1879, o valor total da exportação de laranjas portuguesas coincidia grosso modo com

---

[26] AMA, *Libro de entrada...*, Legajo 555.

[27] O *Annuario-Almanach Commercial...* de 1917 refere que Odeleite "[...] exporta malancias em grande quantidade." (p. 2069).

[28] Deste transporte conjunto temos notícia nos portos espanhóis do Mediterrâneo, naturalmente com uma muito maior dimensão: "Estas mercancías ligeras [vinho e frutas] y que ocupan mucho espacio, se dejan transportar comodamente con el plomo, que es pesado y ocupa poco." (Perez de Perceval Verde, 1984, p. 57).

[29] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1870, p. 112-113.

[30] *Ibid.*, 1872, p. 225; 1876, p. 310; 1880, p. 194.

[31] *Derrotero...*, 1908, p. 167.

[32] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1873, p. 80-81; 1894, p. 26-27. De produtos hortícolas e a título de curiosidade, registámos 10 caixas de cebolas enviadas para Londres, em 1876 (*ibid.*, 1878, p. 310).

[33] Cfr. Sacuntala de Miranda, 1989.

os valores das exportações do mesmo produto para aquele país, atingindo, em 1874, cerca de 900 contos de reis [34]. Estes números ajudarão também a compreender da importância apenas simbólica das exportações do Guadiana.

Aos legumes e frutas juntam-se outros alimentos frescos e de entre eles, os ovos. Notícias nos chegam da presença das "gentes do rio" que na margem portuguesa descem aos mercados do litoral com estes produtos alimentares e o mesmo aconteceria do lado espanhol. Em 1861 entraram no porto de Ayamonte por via fluvial perto de 2.500 ovos. A venda em grande quantidade de ovos portugueses nessa cidade encontrámo-la referida em estatísticas várias. Menos perecíveis são os frutos secos: a amêndoa, o figo e a alfarroba. Em 1871 seguem do Pomarão para Bristol, 58 t de alfarroba e, no ano seguinte, para Londres, 55 fardos de amêndoa. Em 1875 essa exportação para a capital britanica passará para 97 fardos. Em 1893 são enviados para Antuérpia, 125 volumes de amêndoa desde o Pomarão. A única referência ao figo data de 1876: 2.140 ceiras seguem para Londres [35]. Na margem espanhola descem de Sanlúcar para Ayamonte, em 1861, 133 t de frutos secos e, em 1876, 8 t [36]. Exportação irregular, praticamente inexistente.

Estas breves e esporádicas referências às "exportações" de alimentos pelo Guadiana decaem claramente a partir dos anos 80, com o aumento da população, quer na Mina, quer nas vilas ribeirinhas. As comunidades tornam-se mais dependentes do que chega de fora, no que respeita aos géneros de primeira necessidade. Numa representação ao Governo, datada de 1902, pedindo a não extinção da carreira fluvial, a Câmara de Mértola lembra que através do vapor chega antes de mais "o abastecimento de artigos necessários à alimentação dos seus habitantes" [37]. No ano seguinte a suspensão temporária da citada carreira faz com que na cooperativa de consumo da Mina de S. Domingos a situação do abastecimento em produtos se torne dificil [38].

A mais dramática descrição dessa dependência é talvez o quadro que recolhemos em *A Voz da Verdade*, sobre o regresso do mineiro a casa. Os filhos "[...] riem à chegada dum pai que julgavam perdido, mas choram também porque o pai amantíssimo lhes não pode franquear uma mesa onde possam continuar a sorrir em volta duma aturada fatia de pão. É, e não sempre, a azeitona, a sardinha mirrada, a couve amachocada nos barcos do Algarve, o

[34] M. Halpern Pereira, 1983, p. 214-216.

[35] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1871, p. 332; 1872, p. 225-226; 1875, p. 519; 1893, p. 17; 1876, p. 310.

[36] *Estadistica general del comercio de cabotaje...*, 1861, p. 336 e 337; 1876, p. 332 e 333. Sobre as virtudes e defeitos destas estatísticas espanholas, ver E. Frax Rosales, 1981, p. 11-14.

[37] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/30, fl. 157v.

[38] *O Districto de Faro*, 20 de Outubro de 1903, p. 3.

pão da côr das sombras da noite, o conjunto de iguarias da mesa daquele que consome vida arrancando ouro e roubando, a mandado doutro" [39].

O vinho e o azeite

O grande ausente do vale do Guadiana é o vinho. As referências que coligimos são mínimas quer no que respeita ao seu cultivo e exportação, quer no que toca à importação [40]. A existência dos vinhos algarvios, que chegariam sem dificuldade em pequenas quantidades, completava-se com a reduzida produção local para solucionar as necessidades de uma população pouco numerosa. O curioso é o não aproveitamento das capacidades naturais do vale (solo, exposição, água, transporte), postos em destaque por diversos autores. Para tornar o processo lucrativo, este exigia mão de obra e capital que a exploração de uma vertente (portuguesa ou espanhola) não compensava [41].

A. Silbert, reportando-se aos meados do séc. XVIII refere a existência de vinhas " sur les bords du Guadiana de *Pena de Águia à Ayamonte*. Elles permettaient sans doute le ravitaillement de Mértola." [42] Se a existência é um dado seguro já o mesmo não pensamos da importância da vinha na prosperidade de Mértola. Algumas décadas depois, Lacerda Lobo descreve o vale do Guadiana como capacitado, mas deserto de tal cultura: "A cultura das vinhas está muito atrazada no Algarve devam os seos habitantes escolher a exposição e terras que para ella forem mais commodas: hua grande parte dos prédios incultos que aí observei nas margens do Guadiana desde Castro Marim até Mértola são capazes de criar muitas vinhatarias; he propria para esta cultura a natureza do terreno, e a exposição, concorrendo também muito a navegação do Guadiana, que facilitando a exportação do vinho lhe aumenta o seo valor." [43] Um outro Douro preconiza o autor da *Memória* o que nunca acontecerá mesmo a reduzida escala [44].

[39] *A Voz da Verdade*, 24 de Fevereiro de 1923, p. 4.

[40] As únicas áreas onde alguma vinha era cultivada situavam-se nas várzeas do Guadiana dependentes de Alcoutim. Em 1880, o concelho produziu 5.250 l de vinho "[...] isto porque a inundação de 1876 arrancou e fez desaparecer completamente todas as vinhas que existiam na margem do Guadiana[...]" (J. Varzeano, 1994-b, p. 15).

[41] Para o caso de Sanlúcar informa Carmen Pereo: "No poseemos datos oficiales que nos expliquen por qué desapareció el cultivo de la viña en la segunda mitad de nuestro siglo. Sin embargo, los informantes entrevistados coinciden en señalar que su desaparición fue debida al abandono de su cultivo." (1992, p. 494).

[42] A. Silbert, II, 1978, p. 581.

[43] BNL, Fundo Geral, Mss. 247, 38.

[44] Ao longo do século XIX, através dos *Relatórios dos Consules de Portugal* encontrámos algumas referências à exportação de uvas para Inglaterra pelo porto do Pomarão, nos navios mineiros, mas sempre em reduzidíssimas quantidades. Quanto ao vinho registámos uma única caixa saída para Bristol num vapor inglês, em 1873 (*Relatórios dos Consules de Portugal*, 1873, p. 80). Com base num ofício do Administrador do Concelho de Alcoutim, datado de Novembro de 1874, J. Varzeano refere a comercialização das uvas de Alcoutim, no

O. Ribeiro dedica algumas linhas a este "caso" geográfico: "A maior estranheza, no quadro português, ainda tão imperfeitamente conhecido, consiste em as vinhas que existiam perto da foz do Guadiana não se terem estendido para montante, onde as condições naturais são análogas às do Alto Douro: solo de xisto, Verão quente e seco, rio navegável, além da proximidade de Espanha e dos portos algarvios que abriam à exportação variadas prespectivas. A limitação principal deve estar, por um lado, no grande deserto humano que o Guadiana atravessa [...] por outro, em que nenhum dos portos do Algarve, de muito modesto papel já no século XVI, poderia competir em organização do comércio, com a segunda cidade marítima do País." [45]

A *olivêra* ao pé de água
Sempre se está bandeando;
Um amor ao pé do outro
Sempre se está namorando. [46]

Uma das esquecidas mas importantes utilizações do azeite era na iluminação. O Padre Rocha Espanca nas suas *Memórias de Vila Viçosa* traça todo um percurso das sucessivas fontes de iluminação utilizadas ao longo da segunda metade do século passado, a propósito da quebra dos preços do azeite ocorrida pelos finais dos anos 60: "A razão desta baixa, que tanto nos prejudicou, era o uso do petroleo dos Estados Unidos que já se generalizava para luzes chegando até a usar-se pelas nossas aldeias. [...] Depois da adopção do gás para a iluminação pública das grandes cidades, veio o petroleo para todas as mais iluminações de vilas e algumas cidades e principalmente para iluminação de salas e repartições públicas e por fim fala-se já em adoptar a recente descoberta de luz eléctrica." [47]

Ao longo das vertentes do vale do Guadiana mas também nos solos de aluvião próximos da corrente, sempre existiu a oliveira. A sul de Alcoutim "[...] na varzea do Pontal ha hum excellente olival [...]" refere Silva Lopes [48] mas, mais para jusante, entrando no Odeleite, na Foupana ou no Beliche, as oliveiras crescem um pouco por todo o lado [49]. Em

---

Pomarão e em Vila Real (1994, p. 15).

[45] O. Ribeiro, 1970, p. 117. Cfr. G. Ferro, 1986, p. 220. Carminda Cavaco chama ao vale " 'Terra Quente' do levante algarvio." (I, 1976, p. 76).

[46] J. Leite de Vasconcellos, I, 1975, p. 303.

[47] J. Rocha Espanca, XVIII, 1984, p. 107.

[48] Silva Lopes, 1841, p. 396.

[49] Cfr. Carminda Cavaco, I, 1976, p. 76. "É nas várzeas do Guadiana que existe um maior número de oliveiras, principalmente nos sítios denominados Premedeiros, Lourinhã, Abrigo, Vale de Condes, Vinagre e Grandança. As margens das ribeiras e dos barrancos são outros dos locais onde se desenvolvem, ainda que em menor número. Chegam a aparecer no cimo dos serros, onde apanham algum 'veio de barro', mas naturalmente o porte é pequeno. É nas várzeas do rio que atingem maior volume, havendo exemplares de porte avantajado." (José Varzeano, 1994-c, p. 14).

1871 a colheita de azeite no município de Alcoutim rondou os 32.000 l [50]. Em 1884 "o concelho de Alcoutim, ao produzir 123.000 l de azeite, ocupou o sétimo lugar no Algarve" [51]. Porém, toda a produção, muita da qual circulava no Guadiana em busca de lagar ou de mercado, escapa às fontes estatísticas: são as pequenas embarcações particulares que transportam a azeitona ou o azeite em breves percursos ao longo das margens [52]. Com a instalação da indústria conserveira em Vila Real de Santo António os quantitativos globais aumentarão bastante em direcção àquele centro [53]. Autoconsumo, mercados locais e regionais do litoral, em função dos excedentes acontecidos no ano, do azeite do Guadiana pouco sobrará para a exportação [54].

Cereais

De entre os produtos que descem o Guadiana, o primeiro é o trigo. O sector oriental do Baixo Alentejo com especial relevo para os férteis terrenos da bacia de Moura e dos *barros* de Beja escoava parte da produção cerealífera pelo Guadiana, via Mértola. Uma segunda faixa de áreas de cultivo localiza-se perpendicularmente ao rio, próximo de Alcoutim, ao longo dos topos aplanados dos interflúvios. Os cereais convergiam ao porto fluvial e desciam o Guadiana. O "ciclo do trigo" inicia-se na pós-Reconquista , tem o apogeu na época dos Descobrimentos e termina na entrada da segunda metade do século XIX, com a "revolução" dos transportes. Historiámos já noutro local a coincidência desta última fase com o início do "ciclo do minério" [55], ela reforça a opção das balizas temporais do nosso estudo.

Numerosas são as notícias sobre o trigo medieval do Guadiana que abastece regularmente, em épocas de crise, as cidades algarvias e supre eventualmente as carências da Andaluzia próxima. Com o início da expansão ultramarina peninsular, a importância do trigo alentejano redobra, ao assegurar, como rectaguarda, o abastecimento às "praças de África". As posições portuguesas na costa marroquina dependiam assim, em muito, dos cereais

[50] J. Beires, 1872, p. 124.

[51] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 93.

[52] Já no século XVI desceria pelo Guadiana parte da matéria prima que alimentava as saboarias de Tavira, de Castro Marim e de Alcoutim (cfr. J. Romero Magalhães, 1970, p. 172).

[53] Cfr. G. Ferro, 1954, p. 65. Contudo o principal fornecedor de azeite às fábricas conserveiras de Vila Real é a Itália, quer em ligações existentes do capital, quer pela qualidade e preço (243.710 l em 1890). Uma outra procedência deste produto é a Andaluzia próxima e o vale do Ebro (5.310 l em 1890) embora com pouca representatividade (*"Comercio de España...*, 1891, p. 179).

[54] As únicas notícias que temos datam de 1874 e de 1876: 432 e 155 barris de azeite saem do Pomarão para Londres, complementando certamente as cargas de minério dos navios estrangeiros. (*Relatórios dos Consules de Portugal*, 1875, p. 445 e 1876, p. 310).

[55] J. C. Garcia, 1985. Sobre a sequência de ciclos económicos numa área de periferia europeia (Norte da Suécia), para a mesma época, ver o estudo de Ian Layton, 1989.

concentrados em Tavira, chegados do interior por via fluvial [56]. O valor estratégico da "reserva" prende-se também com a escala geográfica em jogo: quebrada a fronteira política do mar, ilhas atlânticas, Norte de África e Sul da Península interrelacionam-se numa imagem clássica construída por Robert Ricard [57].

O trigo do Guadiana continuará a chegar ao "Algarve d'além mar" enquanto se mantiver a presença portuguesa no Norte de África. Entrado o século XVIII e perdida a última cidade marroquina - Mazagão - os portos de destino voltam a ser os portugueses e os andaluzes [58]. Com a criação e desenvolvimento de Vila Real de Santo António, para os quais os abastecimentos do interior contribuiram em larga escala [59], surge um novo interposto dos cereais transportados, embora Tavira e Faro continuem a ser os grandes mercados consumidores à escala regional. Uma primeira estatística oitocentista referente a Vila Real de Santo António refere-se ao número de embarcações saídas daquele porto com trigo, entre 1845 e 1868. A média ronda as 8 embarcações/ano mas, a partir de meados da década de 60, um navio por mês(em média) saía de Vila Real com trigo [60]. Uma outra fonte, onde se faz a "Relação dos navios entrados durante o ano findo de 1858 no Porto da Alfândega de Tavira" notícia como procedentes de Mértola, 14 botes de nacionalidade portuguesa com uma média de 7 t. A carga indicada é "vária" mas sem dúvida que os cereais constituiam o grosso do transportado [61].

Na margem espanhola, o abastecimento de Ayamonte era feito pelas vilas do interior e mesmo por Sanlúcar, cujo termo, segundo Madoz, produz trigo, cevada e centeio [62] e, no dizer de Rafael del Castillo, pelo fim do século, "cereales". Segundo este último autor, "granos e semillas" representam em 1888, 27,8% dos produtos saídos por aquele porto em regime de cabotagem [63]. Dois anos antes, com base na *Estadística de Sanidad*, 115 das 303 embarcações (não mineiras) que ligaram Sanlúcar a Ayamonte transportaram trigo, o que confirma *grosso modo* os números anteriores [64]. Façamos ainda uma última confrontação de fontes. Segundo a *Estadística General del Comercio de Cabotaje*, da alfândega de Sanlúcar

[56] "El-rei D. Manuel, em 27 de Abril de 1502, isenta de portagem as mercadorias exportadas por terra de Tavira para Alcoutim, e a mesma isenção lhe confere com respeito ao trigo importado de Alcoutim. Esta isenção foi extensiva depois a todo o trigo e cevada importado." (D. B. Vasconcelos, 1937, p. 122).

[57] R. Ricard, 1955, p. 143-175. Sobre o trigo dos Açores no Norte de África, ver Maria Augusta Cruz, 1983.

[58] Em 1758, o prior de Serpa, citado por A. Silbert, fala dos cereais que descem ao Algarve, por Mértola. (II, 1978, p. 539).

[59] Cfr. A. Iria, 1948, p. 21.

[60] AGM, *Entradas e saídas...*, Cx. 267 e 268.

[61] MOP, Direcção Geral do Comercio, Agricultura e Manufacturas, *Mapa dos navios...*

[62] P. Madoz, XIII, 1849, p. 74.

[63] R. del Castillo, 1894, III, p. 522.

[64] AMA, *Libro de entrada...*, Legajo 555.

saíram, nesse ano de 1886, 268 t de trigo, que repartidas pelas 115 embarcações dão em média 2,3 t. Este número confere com o que nos chega através das *Estadísticas de Sanidad*: era essa a tonelagem média das pequenas embarcações que transportava os cereais.

Com base ainda nas minuciosas estatísticas oficiais, entre 1861 e 1891 (partindo de uma amostragem de cinco em cinco anos), o trigo saído por Sanlúcar apenas surge referenciado em 1871 (160 t) e em 1886 (268 t). A produção do município era reduzida e o escoamento para a costa fazia-se Norte-Sul pelos caminhos do interior. Quanto à cevada, o outro único cereal referenciado, os números são também diminutos: cerca de 57 t em 1886 [65]. Tal não obsta a que face a maus anos agrícolas e à diferença de preços (o que quer dizer, quase com carácter permanente), o contrabando de cereais ao longo da fronteira luso-espanhola do Guadiana fosse uma realidade [66]. Mas examinemos os preços com vista a uma mais completa compreensão do comércio dos cereais no rio e da sua exportação.

O estudo de preços em geral e dos cereais em particular foi durante muito tempo, uma das técnicas fundamentais de análise da História Económica. A partir da evolução dos preços levantaram-se muitas hipóteses e tentaram reconstruir-se muitas realidades. Hoje a crítica aos métodos e aos casos está feita, e absorvido o contributo como etapa e como exemplo [67]. Partindo da informação inserta dos livros de *Actas* da Câmara Municipal de Mértola (preços mensais de diversos produtos entre 1858 e 1911) e após tratamento estatístico elementar, elaborámos diversas representações gráficas tendo em vista uma mais fácil leitura e análise de conclusões [68].

Interessa reter naturalmente o trigo, embora de forma paralela tenhamos valores para a cevada. O trigo é o cereal que maior superfície cultivada ocupa no Baixo Alentejo e no Algarve e o que é alvo de maiores quantidades transaccionadas entre regiões e, eventualmente, exportadas. Muitas são as fontes, quer estatísticas, quer descritivas que o atestam [69]. Dois enquadramentos nos pareceram importantes na análise da evolução dos

[65] Na fronteira Alcoutim, a produção de cevada é notória: em 1871 o concelho ocupa o 2º lugar entre os municípios algarvios, com 6.800 hl (J. Beires, 1872, p. 119). O. Ribeiro recorda a importância da cevada a propósito das informações de Silva Picão, na alimentação de cavalos e muares mas também da população trabalhadora: "Silva Picão anota o largo papel da cevada e do centeio no negro pão dos ganhões - em contraste com o trigo dos ricos e de consumo urbano." (1970, p. 101).

[66] Cfr. AGM, *Alfandega*... Cx. 6, Doc. 402.

[67] Nas palavras de David Justino: "[...] o estudo dos preços, particularmente quando tomados em séries longas e homogéneas, continua a revelar-se um excelente auxiliar para aferir da evolução conjuntural, um bom ponto de partida para uma análise que a pouco e pouco se deverá enriquecer pelo recurso a outros dados, quantitativos ou qualitativos, formando feixes de informação problematicamente convergentes." (II, 1989, p. 11).

[68] Lembraríamos que segundo Míriam Halpern Pereira: "A última crise de carestia cíclica, determinada pela alta dos preços do pão é a de 1856-1857." (1979-a, p. 14).

[69] O. Ribeiro comentando A. Silbert confirma para o Centro e o Sul do Alentejo "[...] a associação, tipicamente mediterrânea, do trigo, cereal

preços do trigo e da cevada: em relação ao conjunto do País e em relação aos grandes mercados regionais mais próximos [70]. A correspondência é em traços gerais marcante, pelo que nos poupamos a repetir ou a resumir ideias divulgadas, remetendo para as já consagradas leituras de Miriam Halpern Pereira e de David Justino. Para o conjunto da evolução dos preços em Mértola ao longo das 5 décadas, apresentamos três representações gráficas com base em médias anuais e valores mensais.

Os principais pontos de inflexão no movimento geral, definidos po David Justino para o conjunto do País, na segunda metade do séc. XIX, encontramo-los aqui: 1867 e 1889. Em relação ao preço do trigo entre 1856 e 1867, considerou aquele autor que "a tendência será relativamente estacionária até 1867-68, ano em que um novo máximo relativo é atingido." [71] De facto é em 1868 que ocorre o mais elevado valor para o trigo na série de Mértola, 878 réis (média anual), embora não possamos classificar de estacionário o período anterior, desde finais dos anos 50 [72]. Podemos antes defini-lo como uma etapa, na tendência mais ampla de decréscimo, que desde esses anos se estende até 1889 e que, para o conjunto do País, se nota com mais vigor entre 1867 e 1888-89 [73]. Em Mértola as maiores quebras acontecem entre 1868 e 1872 (em 4 anos o preço do trigo desce para metade) e entre 1878 e 1880 (para cerca de 2,5 vezes menos). Ainda segundo David Justino "[...] o ano agricola de 1889-90 vai iniciar uma quarta fase, ascendente, que se prolonga até 1912-13 [...] a intensidade desta alta, contudo [foi] mais acentuada para o trigo." E acrescenta: "Poderemos destacar desta quarta fase da evolução dos preços dos cereais dois períodos bem distintos: um de 1889 a 1899, que se caracteriza por uma rápida subida dos preços; outro de 1900 até 1912 marcado por um amortecimento do movimento ascendente e um acentuar da amplitude

---

principal, e da cevada, cereal secundário." (1970, p. 102).

[70] Para o período compreendido entre o século XVIII e o início do século XIX e em relação às "flutuações agrícolas" no conjunto do território português, afirma A. Silbert: "E como conhecer estas se não começarmos pelo preço dos cereais? Esta pergunta, sobretudo em Portugal, parece legítima. Mas não se estaria, provavelmente, dentro da razão, porque o comércio externo desempenhou uma função tão importante que é absolutamente necessário levá-lo em conta para esboçar uma panorâmica da economia. Isto é decerto muito verdadeiro se se consideram mercados como os de Lisboa e Porto. Mas já o é menos quando se trata do interior. Portugal, embora sendo um país pequeno, apresenta grandes variedades de estrutura." (1981, p. 14).

[71] David Justino, 1989, II, p. 26. Sobre os elevados preços dos finais dos anos 50 refere o Padre Espanca: "Abriram-se os portos de Espanha logo que o alqueire de trigo chegou a custar 800 réis, segundo uma lei já antiga, mas a Espanha padecera também o mesmo infortúnio e não pôde fornecer-nos o pão necessário. Pelo porto de Lisboa é que se recebeu a maior fartura. Vieram trigos de Marrocos e da Grécia e farinha em barricas dos Estados Unidos [...] pagou-se o alqueire de farinha, na primavera de 1857, por 1.400, 1.440 e 1.500 réis." (XVIII, 1984, p. 39). Oito anos depois: "Por decreto de 11 de Abril deste ano ficam abertos permanentemente os portos molhados e secos para admissão de cereais estrangeiros quer haja quer não escassez deles." (*ibid.*, p. 86).

[72] De Vila Viçosa informa o Padre Espanca: "O alqueire de trigo era vendido na primavera pelo preço de 850 a 900 réis." (XVIII, 1984, p. 97). Os valores mensais absolutos dos preços em Mértola atingem os 1.130 réis em Fevereiro e Março de 1867. "A colheita de trigo de 1867, no sul do Continente, terá sido a pior da década." (D. Justino, II, 1989, p. 83).

[73] "[...] na década de 1870 começa outra tendência de longa duração dos preços para a baixa (até quase final do século)." (V. Magalhães Godinho, 1980, p. 144).

das variações cíclicas." [74]

Para o caso de Mértola nem é notável a tendência ascendente de conjunto nem notórios os dois períodos. O abastecimento de cereais à própria vila era bastante seguro e regular, pelo seu carácter de ponto concentrador. A grande ruptura é o ano 1888-89 (Fig. 113) e, partindo dele como baliza, calculámos rectas de regressão (trigo e cevada) para 1858-1889 e para 1890-1911 (Fig. 114 e 115). Para o primeiro período é marcante a tendência geral de decrescimo [75]. Ele é mais acentuado no caso do trigo, que contrasta com a descida mais lenta e progressiva dos preços da cevada. As rectas tendem para o final deste período a convergir, aproximando-se os preços dos dois cereais. A grande ruptura de 1888-89 é também a que acontece entre uma instabilidade permanente (e de enorme amplitude) nos preços e uma regularização desses valores desde então (ver Fig. 113). As rectas de regressão calculadas para o período 1890-1911 atestam esta afirmação (ver Fig. 115). O período de acréscimo dos preços detectado por David Justino para 1889/90 - 1912/13 para o País, não é aqui tão visível. Trigo e cevada mantêm uma constante distância entre os seus preços.

A situação do mercado de Mértola em relação aos grandes centros regionais de Évora e de Tavira revela-se também do maior interesse. Reconstruímo-la com base nos dados divulgados por Miriam Halpern Pereira para 1858-1880, uma amostra suficiente para aferirmos do paralelismo de evoluções (Fig. 116). O preço do alqueire local é quase sempre mais elevado em Mértola, seguido do de Tavira e, finalmente, do de Évora, relacionados provavelmente com a próximidade das áreas de produção (Évora) e com áreas diversas de abastecimento (Tavira). A semelhança entre as evoluções dos preços de Évora e de Mértola relacionar-se-á com as localizações respectivas, próximas das áreas produtoras e dos centros distribuidores [76]. Tavira é um entreposto que joga com a sua posição estratégica de porto do litoral algarvio com ligações à Andaluzia, ao Mediterrâneo e ao Norte de África.

Às variações anuais oposemos as sazonais, para as quais construímos um gráfico com valores médios dos 53 anos (Fig. 117). A imagem é clara com os preços a atingirem o

---

[74] D. Justino, II, 1989, p. 28.

[75] Miriam Halpern Pereira afirma: "Não é pois possível duvidar de que a tendência para a descida de preços se fez sentir também no Sul, sob pressão do trigo americano importado." (1983, p. 175).

[76] Para 1880 possuímos mais um valor, o de Vila Viçosa que se situa entre o preço de Mértola e o de Évora, 400 réis. Ao longo dos anos 80 o preço do trigo em Vila Viçosa não deixará de se distanciar do de Mértola, cada vez mais elevado: em 1886 a diferença atinge quase os 200 réis. O Padre Espanca que dá a informação comenta a propósito da concorrência dos trigo estrangeiros, então: "O princípio do *livre-cambio* mediante pequenos direitos e importação manifestou-se erróneo e prejudicial para nós. [...] As nossas terras em geral são de fraca produção, exigem muitos trabalhos e despesas e, se os lavradores dos Estados Unidos ou da Estremadura Espanhola podem vender um alqueire de trigo por 240 ou 300 réis, o Alentejano só pelo dobro ou quase achará compensação para os seus suores e dispendios. [...] Eu voto pelo proteccionismo a tudo quanto é nacional." (XX, 1984, p. 15). S. Sideri conclui que: "[...] nos finais dos anos 80, a concorrência americana foi desastrosa para os produtores cerealíferos portugueses." (1978, p. 255).

Fig. 113 - Evolução do preço médio anual do trigo, da cevada e da lenha, no concelho de Mértola, entre 1858 e 1911.

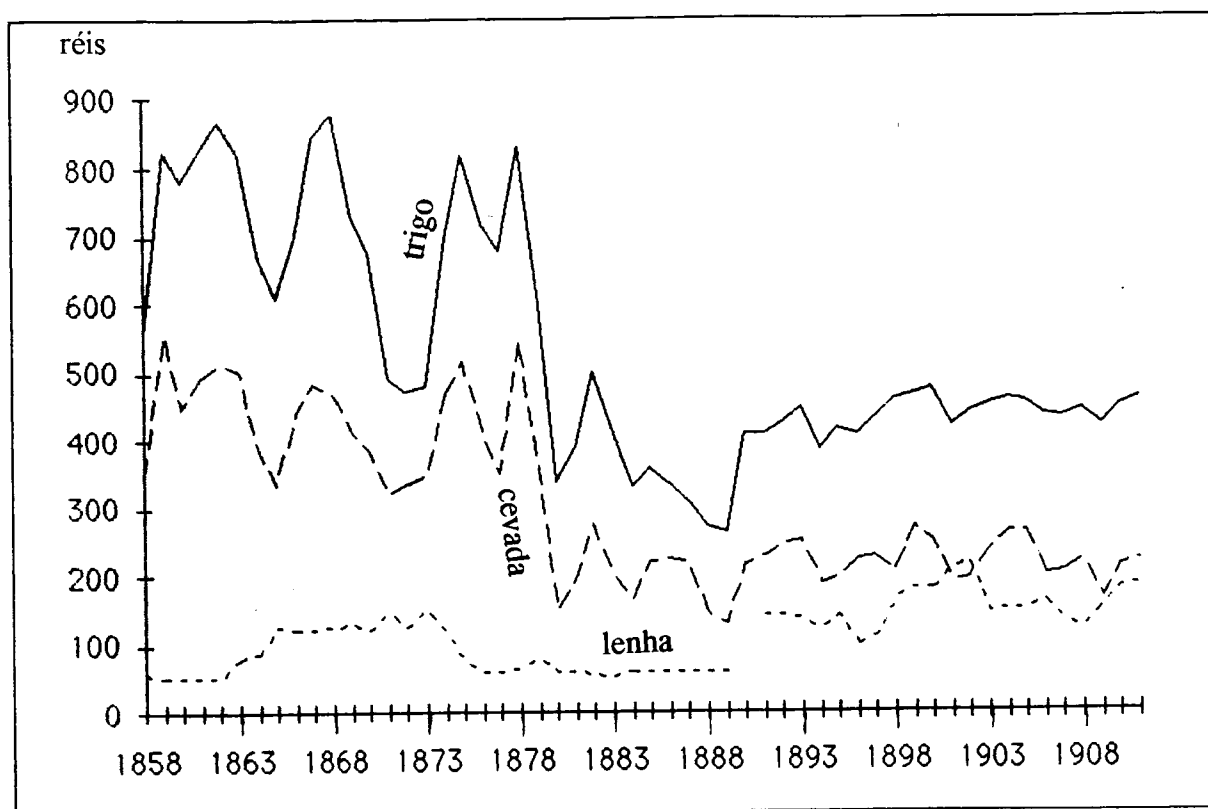



Fig. 114 - Tendência geral dos preços do trigo e da cevada no concelho de Mértola, entre 1858 e 1889.

Fonte: AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17 a A. B. 1/39.

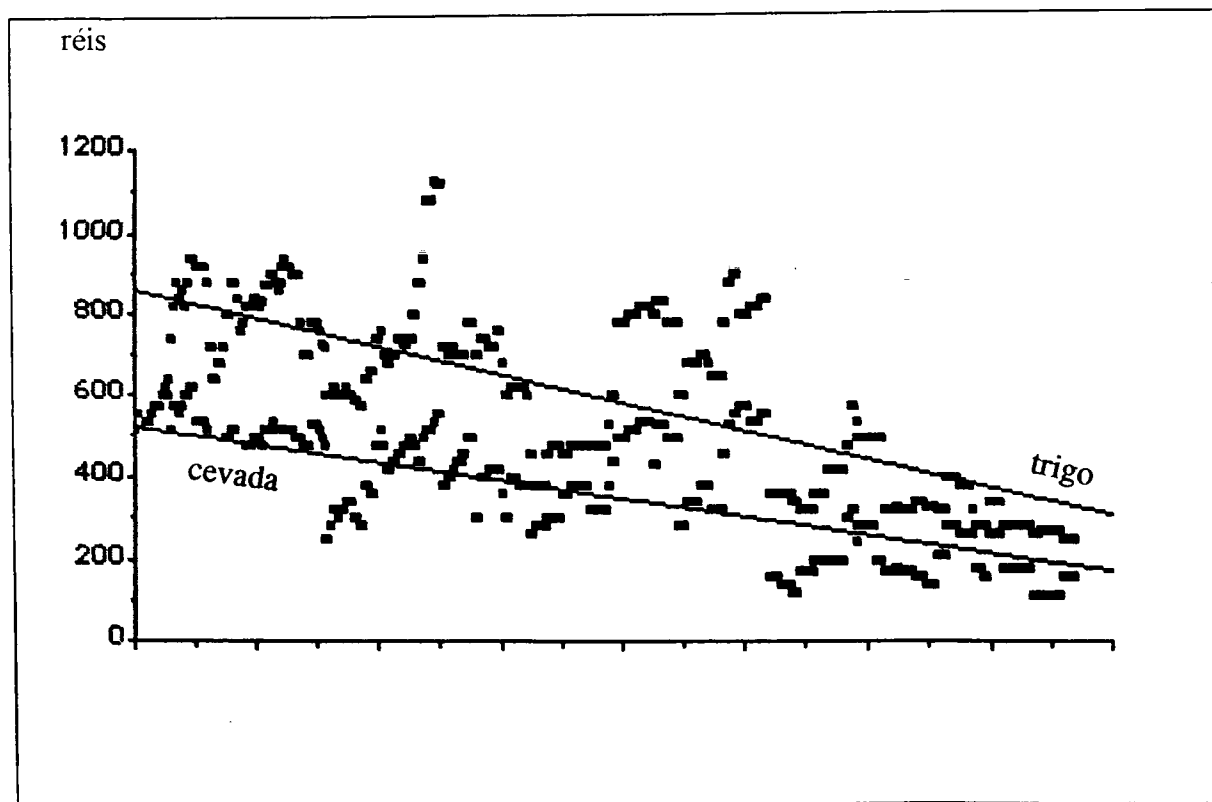



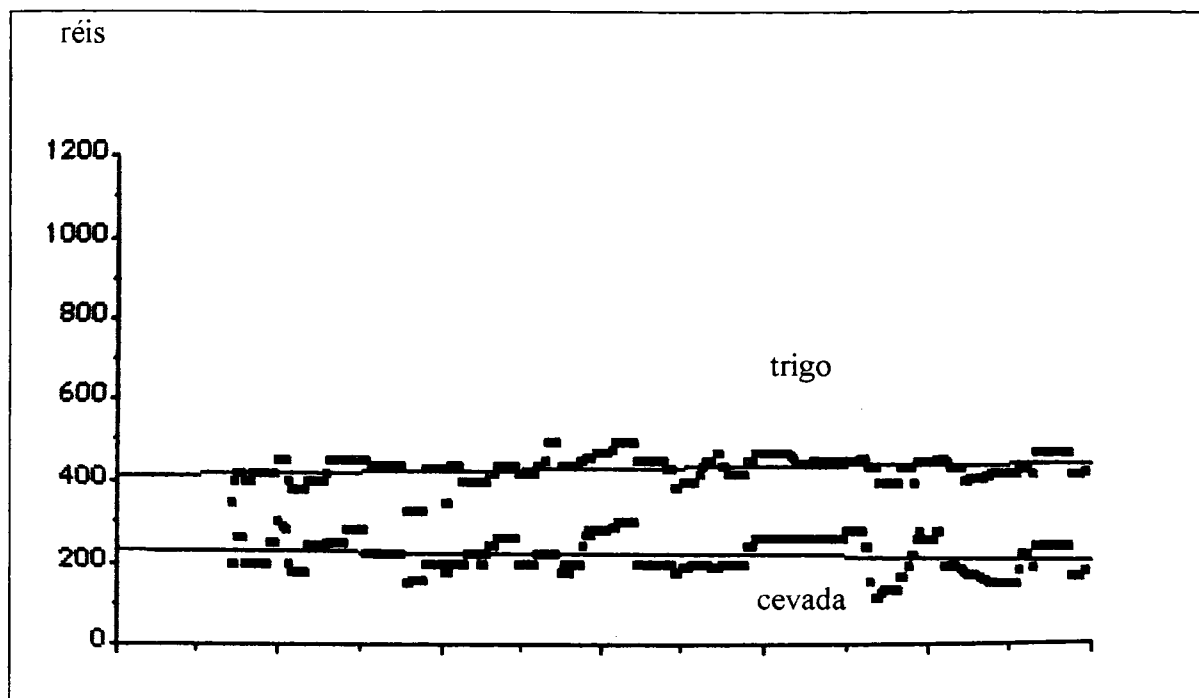
Fig. 115 - Tendência geral dos preços do trigo e da cevada no concelho de Mértola, entre 1890 e 1911.

Fonte: AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17 a A. B. 1/39.

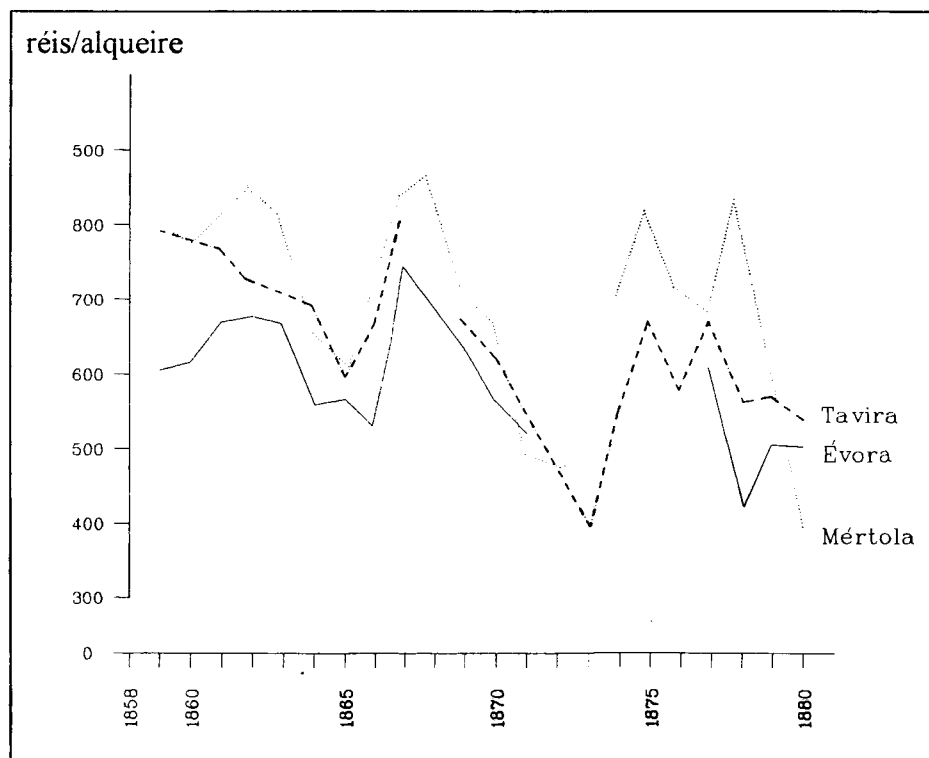
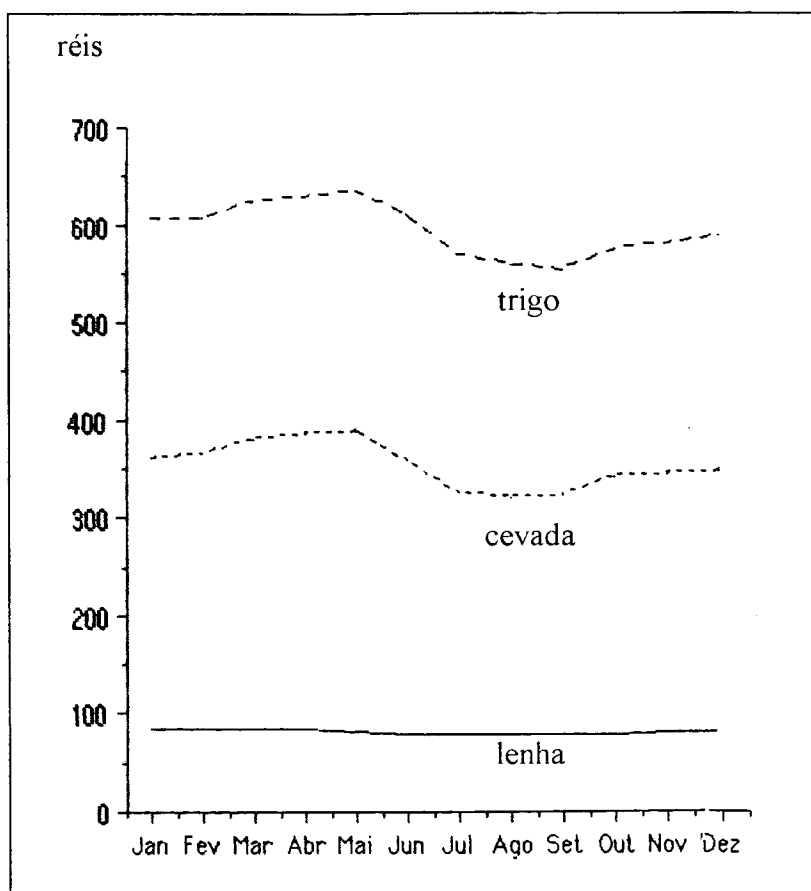
Fig. 116 - Evolução dos preços do trigo nos mercados de Évora, Tavira e Mértola, entre 1859 e 1880.

Fonte: Miriam Halpern Pereira, 1983, p. 172.
AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17 a A. B. 1/39.

Fig. 117 - Evolução sazonal dos preços médios mensais do trigo, da cevada e da lenha, no concelho de Mértola, entre 1858 e 1911.

Fonte: AHM, *Actas*..., Cx. A. B. 1/17 a A. B. 1/39.

seu máximo valor em Maio, antes de se iniciarem as ceifas. Estes decrescem até Julho, mantendo-se estacionários entre Julho e Setembro, iniciando-se depois uma subida (lenta) até ao mês de Fevereiro e, depois, mais rápida até Maio. O paralelismo entre a evolução dos preços do trigo e da cevada é perfeito.

Mas deixemos os preços e voltemos ao quadro geral com base em informação "qualitativa" diversa recordando as palavras de Miriam Halpern Pereira a propósito do aumento das importações de cereais, face às alterações estruturais ocorridas no conjunto do País: "Afigura-se-nos que esta transformação na forma de crescimento populacional traduz uma maior independência da produção agrícola relativamente às variações meteorológicas, à qual vem acrescentar-se, desde meados do século, uma importação de cereais cada vez maior e a preços sucessivamente mais baixos; paralelamente, a construção de estradas e de caminhos de ferro vai facilitando uma mais rápida circulação de cereais, permitindo equilibrar melhor a desigual relação entre a produção e a procura, de região para região." [77] A decadência da exportação dos trigos alentejanos por Mértola e pelo Guadiana dá-se com a chegada do caminho de ferro a Beja, pelos anos 60 e, com o seu avanço em direcção ao Algarve. No texto de uma representação do município de Mértola ao Rei em 1898:

> "O concelho de Mértola, e desde tempos bastante remotos, foi importantíssimo pelo seu commercio de cereaes, por isso que, na sua séde, se embarcavam todos os trigos que, para o Algarve, para Lisboa e para as nações estrangeiras iam, vindos de quase todos os concelhos deste districto, cahiu, sem esperanças de poder levantar-se [...]. O concelho de Mértola que, no primeiro período, se via florescer, porque não faltava dinheiro de grande e pequeno negociante para continuarem no seu commercio, nem trabalho ao proletário, viu-se no segundo período, em uma quase total decadencia, por que, o rico não tinha aonde empregar os seus capitaes e o pobre não tinha trabalho, ficando assim, milhares de pessoas, que se empregavam na conducção dos trigos para esta Villa, no accarreto dos armasens para os barcos de pequena lotação do porto d'esta Villa e d'aqui para o Pomarão, afim de serem baldeados para os navios de grande lote, sem ter aonde empregar-se e por conseguinte, sem pão para si e para as suas famílias." [78]

A representação é sintomática dos ciclos económicos do baixo Guadiana que enunciámos. Relembra-se ao poder central que se vivia do trigo mas não se pode viver directamente do minério porque a mina não paga impostos ao município. A vila de Mértola verá crescer o seu sector terciário graças à vida nova que chegou com a exploração das pirites, mas a batalha dos impostos será dura e quase sempre perdida.

Em 1897 existiam apenas três comerciantes de cereais na vila do Guadiana [79] e pelos

[77] Miriam Halpern Pereira, 1969, p. 95.

[78] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1 28, fl. 132-132v.

[79] *Annuario-Almanach Commercial...*, 1897, p. 1007.

primeiros anos do século XX a situação dos homens do trigo não seria ainda das mais invejáveis. A introdução dos adubos químicos virá alterar o estado das coisas. Apesar da área dependente do porto fluvial se encontrar reduzida, o volume da produção aumentará significativamente. Pelos anos 20, Duarte Abecasis dá noticia dos cereais e farinhas de Mértola descerem o rio em direcção às moagens de Cacela e de Faro [80].

A chacina, a lã e as peles

O principal produto espanhol que descia o Guadiana era a *chacina* [81]. Sanlúcar é o porto de escoamento para o litoral de uma ampla área interior que se estende desde as serras de Aroche e de Aracena - tradicionais focos de produção de carne de porco - mas que abarca em especial o Andevalo ocidental. Segundo Rafael del Castillo: "SanLúcar de Guadiana [...] tiene aduana de 2ª classe cuyo movimento de importación durante el año 1888 alcanzó la cifra de 52.007 pts y el de exportación 1.089,186. El movimiento de cabotaje en el citado período acusó 335,576 pts por entrada de mercancias procedentes de los dos mares y 216,100 por salida con destino a los mismos puntos, figurando como primeras partidas en la salida la carne y manteca de cerdo." [82] O relevo e a cobertura vegetal são propícios à criação de numerosas varas que alimentam por sua vez, uma indústria artesanal disseminada.

As embarcações de Ayamonte sobem o rio em lastro ou com carga variada para regressarem com os enchidos e presuntos serranos. Em 1866 contabilizámos 13 barcos, 3 dos quais para Cadiz e os restantes para Ayamonte [83]. Vinte anos depois são as 9 embarcações que transportam segundo a estatística oficial, perto de 14 t de chacina. A decadência desta "exportação" é clara nos dados publicados, referentes à alfândega de Sanlúcar: em 1866, 347 t; em 1871, 357 t; em 1876, 246 t; em 1881, 157 t; em 1886, 14 t e em 1891, 15 t. Mesmo somando os quantitativos que desde 1881 surgem como "carne salgada", o decréscimo é claro, em especial, desde meados dos anos 80. A estatística referente ao ano de 1896, que despreza embarcações de pequeno calado, apenas refere uma, transportando chacina entre Sanlúcar e Ayamonte. Os tempos são outros. Embora a procura não deixe de acontecer, o lucro é reduzido quando há trabalho mais fácil e bem pago nas

---

[80] Duarte Abecasis, 1926, p. 165.

[81] Segundo o *Diccionario* da Real Academia Española, "chacina" é: "carne de puerco adobada de la que se suelen hacer chorizos y otros embutidos" ou os próprios "embutidos y conservas hechos con esta carne." (1992, p. 446). O *Dicionário* de Moraes atribui à palavra o sentido de "carne em postas, salgada e curada, de porco, ou outros animais para provisão." (III, 1951, p. 324).

[82] R. del Castillo, 1894, III, p. 522.

[83] AMA, *Libro de entrada...*, Legajo 555.

minas da área. Os canais de escoamento foram também alterados com o estabelecimento da rede de caminho de ferro da bacia mineira, que se ramifica.

Face ao enorme volume de gado miúdo existente em toda a área envolvente do rio, quer nas serras de Serpa e de Mértola, quer na Serra Algarvia e no Campo de Ourique, fácil é imaginar que a lã e as peles desceriam o rio, tanto mais que o seu tratamento e os mercados se encontravam em grande parte nas vilas do litoral [84]. Em 1862, Fradesso da Silveira dá notícia de terem saído de Beja, lãs por Mértola para Lisboa [85]. São as fontes estatísticas também omissas sobre essa circulação de produtos que, utilizando as embarcações de particulares, a remos ou à vela, escapavam a qualquer controlo [86]. Poucas são as informações que possuímos: uma caixa de peles tratadas saída do porto do Pomarão para Bristol, no 3° trimestre de 1869, comprada pela tripulação de um navio mineiro que aí aportou [87]. Em 1874 saem por Alcoutim 552 kg de peles de cabra transportados por embarcação espanhola que entra no porto de Ayamonte [88].

Para a margem espanhola também não possuímos muitas informações. Os números oficiais referem 2,5 t de lã saidas em 1886 por Sanlúcar, a que corresponde certamente a única embarcação referenciada com tal carga no controlo de *Sanidad* em Ayamonte [89]. Porém, o gado ovino representa no município 53% em relação ao número total das cabeças existentes de gado, em 1885, e desde meados do século que esses valores percentuais eram mesmo superiores. De 1400 a 1600 cabeças entre 1851 e 1867 [90]. A relação entre as estatísticas é uma vez mais posta em causa. A realidade será ainda outra.

---

[84] Brito Camacho em *Jornadas* fala da exportação de lã pelo Guadiana (1927, p. 249). Em 1871, no conjunto dos concelhos algarvios, Alcoutim e Castro Marim são aqueles que possuem maior número de cabeças de "gado lanar": 12.120 (28%) e 5.749 (13%), respectivamente (cfr. J. Beires, 1872, p. 67). Em Alcoutim produzem-se no mesmo ano 15.000 kg de lã (*ibid.*, p. 125).

[85] Cit. David Justino, I, 1988, p. 260.

[86] Segundo o Decreto de 1 de Dezembro de 1887: "[...] compridas [as] formalidades e pagos os respectivos emolumentos, ao barco assiste-lhe o direito de, livremente, se entregar à sua industria de transporte, pois que sobre esta industria não recai, como na pesca e na de apanha de algas, nenhum imposto mais." (J. Afreixo, 1939, p. 416).

[87] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1869, p. 81.

[88] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1875, p. 498. O número de cabeças de gado caprino no concelho de Alcoutim elevava-se a 3.677, em 1871 (J. Beires, 1872, p. 67), enquanto que em Sanlúcar se encontravam recenseadoas pouco mais de 4 centenas (cfr. Carmen Pereo, 1992, p. 492).

[89] AMA, *Libro de entrada...*, Legajo 555.

[90] Carmen Pereo, 1992, p. 492.

O mel e a cera

O mel é outro dos notáveis ausentes das notícias que enumeram produtos comercializados através do Guadiana. Sabendo nós da existência de grandes malhadas nas serras de Serpa e de Mértola e de todo o contencioso entre agricultores e apicultores desde a Idade Média [91], que atinge um momento grave na segunda metade do século XVIII [92] e em meados da centúria seguinte. Orlando Ribeiro divulga algumas informações sobre a dimensão do fenómeno: "Os cortiços, instalados no baldio do concelho [de Serpa], utilizavam 26 *malhadas* [em 1758] de cerca de 1.500 ha, espaço que se atribuia ao raio de pastagem das abelhas (o mesmo número em 1890) [...] quando se partiu o baldio foi preciso indemnizar os criadores, atribuindo-se-lhes 270 courelas entre as 5.516 que então se constituíram - sacrificando-se, portanto, esta economia tradicional à cultura ceralífera." [93]

É estranho serem tão parcas as informações directas da comercialização do produto. As hipóteses explicativas relacionam-se directamente com aspectos espaciais. A maior concentração das malhadas ocorre bem a Norte, na chamada Serra de Serpa, área que por mais periférica em relação a Mértola (porto exportador do carvão), mais resistiu aos carvoeiros e negociantes desse produto. Os canais de comercialização do mel encontrar-se-iam estabelecidos para Oeste (Beja e Sado) e para Norte (Moura e Évora). Próximo de Mértola e ao longo do rio e dos seus afluentes, a produção é menor e menos organizada. O mel é para autoconsumo e para abastecimento dos mercados locais, em especial das feiras. Descerá o Guadiana a partir de Alcoutim, vindo da serra algarvia, para Castro Marim, para Vila Real de Santo António e para Ayamonte, mas sempre em quantidades restritas e transportado por pequenas embarcações.

Complementar do mel é a cera mas, sobre esse produto ainda menos informação possuímos. O *Inquérito Industrial* de 1881 recenseia em Mértola um lagar de cera com um aparelho e dois operários "varões maiores", que recebem 300 réis de salário e trabalham 10 horas diárias [94]. A sua exportação por Vila Real de Santo António está presente nas estatísticas do comércio. Nada se diz porém, sobre a proveniência embora a grande parte do produzido chegasse da serra do Algarve. Entre 1897 e 1902 exportam-se cerca de 42 t de cera por Vila Real mas, desde então, só muito esporadicamente o produto é referido nas

---

[91] Já para 1368 é conhecido um regimento dos malhadeiros (cfr. J. M. Graça Affreixo, 1984, p. 243 e João Cabral, 1968, p. 253). Em 1406 existiam no termo de Serpa, 26 malhadas com um total de 9.800 cortiços (cfr. H. Carvalho Costa *et al.*, 1949, p. 351).

[92] BNL, Cod. 8.714, G. Almeida Pais, 1788, fl. 24.

[93] O. Ribeiro, 1970, p. 92.

[94] *Inquérito Industrial, Inquérito Indirecto,* 3ª parte, 1882, p. 286.

publicações oficiais: 5.870 kg em 1910, 240 em 1913.

Algumas das mercadorias exportadas pelo porto de Vila Real de Santo António entre 1897 e 1918

Anos	Carvão (kg)	Madeira (t)	Cera (kg)	G. Caprino (réis)	G. Lanigero (réis)
1897	19.838	43.198	13.504	15.334	11.653
1898	2.050	12.487	36	6.109	3.895
1899	7.110	27.252	17.435	5.579	5.630
1900	2.650	802.210	5.400	5.480	6.630
1901	-	25.900	2.824	10.170	5.164
1902	1.716	11.286	3.240	7.801	4.675
1903	-	40	-	20.477	10.373
1904	-	-	-	13.007	9.249
1905	4.500	-	-	13.701	12.136
1906	-	-	-	14.100	7.526
1907	1.050	-	-	12.141	9.342
1908	-	-	-	13.190	9.068
1909	-	-	-	12.973	9.164
1910	-	-	5.870	12.186	8.738
1911	-	-	-	18.316	12.216
1912	-	27.034	240	20.485	4.677
1913	-	60.420	-	32.160	11.714
1914	120	200.907	-	1.509	235
1915	-	78	-	2.123	2.281
1915	-	521	-	11.132	188
1917	-	330	-	-	-
1918	-	259	12.212	-	-

Fonte: *Commercio e Navegação. Estatística Especial,* 1897-1918.

Da margem espanhola algumas referências: em 1866 um barco de 19 t e 9 tripulantes chega a Ayamonte vindo de Sanlúcar carregado de cera [95]. Porém, não são esses os números que encontrámos nas estatísticas oficiais publicadas. Segundo estas, o volume de cera saído pelo porto de Sanlúcar, em 1866, ascendeu a 65,4 t e a 82 t em 1871. Desde então e à semelhança de outros produtos de indústrias artesanais (como a *chacina*) a sua importância decai notoriamente: 61,3 t em 1876; 56,4 t em 1881 e 6,1 t em 1886 [96].

Quanto ao mel, as *Estadísticas de cabotaje* referem para 1866 cerca de 6 t exportadas por Sanlúcar; uma embarcação chegada a Ayamonte em 1886, segundo o

[95] AMA, *Sanidad. Libro de entrada*.... Legajo 555.

[96] *Estadística General del Comercio de Cabotaje*... 1866, 1871, 1876, 1881 e 1886.

controlo de *Sanidad*. A produção, quer de um, quer de outro produto, manter-se-ia para autoconsumo, o "exportável" é que se torna raro por não compensar trabalho e despesas [97].

A lenha e o carvão

Uma das mercadorias que desce o Guadiana, para a qual existem informações mais antigas, é o carvão vegetal. Produto básico na cozinha e no aquecimento, ele ganha uma importância notória desde finais do século XVIII, com o progressivo crescimento do sector secundário e, sobretudo, na segunda metade da centúria seguinte, com a implantação a larga escala do vapor. Para o Baixo Guadiana há que lembrar enquadramentos diversos para a compreensão do desenvolvimento da exploração e exportação do carvão. Primeiro a repartição das áreas produtoras e suas características naturais, depois, a localização dos centros populacionais receptores a duas escalas (regional e local), por fim, as etapas da produção, as características sociais da mão de obra, os canais de comercialização [98]. Dois outros tipos de informação possuímos que nos permitem ajuizar da evolução: os permanentes protestos dos agricultores, pastores e apicultores contra os carvoeiros e os preços estipulados cada mês pela Câmara de Mértola para a comercialização da lenha.

A extensa área de "litosolos" e "solos Mediterrâneos pardos" envolvente de Mértola, onde predomina o xisto, prolonga-se na margem esquerda do Guadiana, por várias dezenas de quilómetros pelas serras de Mértola e de Serpa. Com uma capacidade mínima de uso para a agricultura (classes D e E) foram estas terras desde sempre vocacionadas para a pastorícia (gado miúdo), para a apicultura e para a exploração de lenha [99]. À excepção das tentativas de colonização dos baldios que datam já do nosso século, o povoamento é praticamente inexistente. Uma faixa de cerca de 30 km estende-se na margem esquerda, de Mértola - Corte de Pinto a Serpa - Vila Nova de S. Bento - Vila Verde de Ficalho. Para Norte, dois conjuntos de vilas e de aldeias, em torno de Serpa e de Moura, organizam uma faixa Leste - Oeste, alvo de históricas razias militares, mas repetidamente reactivada graças às suas características fisicas (solos férteis), que possibilitam uma rica economia agrícola. As extensas áreas de solos pobres e esqueléticos que ocupam grande parte da bacia económica

---

[97] Para o mel e para a cera possuímos o estudo de processo idêntico ocorrido no Sudoeste alentejano (cfr. A. Quaresma, 1986, p. 91).

[98] A propósito do abastecimento de lenha a Lisboa, no século XIX, comenta Jorge Gaspar: "A lenha tem um consumo elevadissimo, que vai desde o uso diário de cada família aos de muitas indústrias (padaria, cerâmica, curtumes, tinturaria, vidro, ferraria, etc.). Representando um grande volume em relação ao consumo, e como o seu preço no comprador não poderá ser elevado, o custo do transporte terá de ser necessáriamente reduzido, daí a necessidade da produção se localizar muito próximo do mercado." (1970, p. 174).

[99] Cfr. *Carta dos Solos de Portugal* e *Carta de Capacidade de Uso do Solo*, esc. 1:50.000, fl 46-B e 46-D.

de Mértola, pela sua situação, dimensão e isolamento, cedo constituíram, como dissemos, um espaço privilegiado de recolecção e fabrico de lenha que abastecia os mercados locais e regionais [100].

Já da Baixa Idade Média nos chegam notícia dos protestos dos apicultores de Serpa face às queimadas feitas pelos carvoeiros na serra, destruindo o pasto natural. Mas a mais detalhada notícia, anterior ao período em estudo, devemo-la a Gervásio Almeida Pais nas suas *Observações* a propósito da fraca produção da área: "[...] pelos estragos que lhe vem fazer furtivamente, e até de mão armada todos os anos nos matos com fogos, os carvoeiros de Mértola para se levar o carvão a vender aos Inglezes de Gibraltar, e ao porto de Cadix navegado pelo Guadiana desde Mertola, onde há escandalosos traficantes deste genero, cujo despacho se lhes deveria rigorosamente proibir, pois este foi o modo com que arruinaram de todo a serra de Mertola, e o vão fazendo à de Serpa até com o estrago de 22 malhadas de colmeias que tem de tempo antiquíssimo" [101]. A. Silbert que traduziu esta passagem, comenta: "L'exemple n'est-il pas impressionnant? Il révèle la pénétration de l'économie commerciale dans une région réputée sauvage, constituée essentiellement de friches cantonales." [102] De facto, a mais notável informação é a da escala de comercialização do produto que chega aos portos de entrada do Mediterrâneo (Cadiz e Gibraltar), via intermediários de Mértola. Um particular exemplo de terciarização numa vila perdida do interior, nos fins de Setecentos. A outra notícia importante é a da luta secular entre os carvoeiros e os apicultores que haviamos comentado e a consequente e progressiva (porque sistemática) destruição do coberto vegetal de uma área, onde pelas características pedológicas e condições climáticas, a erosão se faz sentir com intensidade.

A hierarquia dos centros receptores esquematiza-se claramente em dois níveis. Um primeiro constituido pelas vilas ribeirinhas - Mértola, Alcoutim e Castro Marim (Vila Real de Santo António) - mas também Serpa e mais longe Beja, que distribuirão pequenas quantidades pelos lugares próximos; um segundo nível a uma escala menor, que compreende as cidades do litoral como Tavira, Faro, Cadiz e Gibraltar. Estes "longínquos" mercados só se compreendem pelos preços que o produto aí alcança, pela sua raridade e importância quando o inimigo militar está próximo.

[100] H. Lautensach descreve assim a formação vegetal: "As florestas naturais de folhagem coriácea degeneram na sua maioria, em consequência da sempre renovada acção do homem, nos chamados *Maquis*. Por esta designação entende-se associações de arbustos de folhagem coriácea, tão cerradas que no solo não conseguem desenvolver-se capazmente as plantas não lenhosas. Podem também formar-se novos *Maquis* nos pousios velhos, pela multiplicação natural dos arbustos." (1957, p. 3).

[101] BNL, cod. 8714, G. Almeida Pais, 1788, fl. 24-25.

[102] A. Silbert, II, 1978, p. 465.

Na margem espanhola, à escala local, o mesmo processo ocorria. Em 1752 há notícia de existirem 6 pequenos barcos no porto fluvial de Sanlúcar de Guadiana que transportavam lenha (entre outros produtos), para o litoral e, especialmente, para Ayamonte. [103] Porém o rio não seria a principal via para fazer chegar o produto à costa, mas sim os caminhos terrestres que cruzavam os grandes *pueblos* situados em relevo menos acidentado. De facto, em 1886 contamos apenas 6 embarcações vindas de Sanlúcar para Ayamonte com carvão e uma única com lenha que, de qualquer modo, não são referenciadas na *Estadística de Cabotaje*. Esta indica respectivamente para 1876 e para 1881, 106 t e 103 t de carvão vegetal, saídas pelo porto fluvial.

Mas evoquemos os anti-heróis desta saga que "furtivamente, e até de mão armada" estragam as matas alentejanas: os carvoeiros. "Os carvoeiros são ranchos de homens - malteses, desertores, vagabundos, fugitivos, homisiados de toda a espécie, que se reunem para explorar a indústria da carbonisação. Eram noutras eras temidos pelos viajantes, e populações ruraes, como assassinos e ladrões, e as carvoarias consideradas coito de toda a espécie de malvadez. Hoje apenas cometem um ou outro furto, que não se torna muito notado." [104] As curiosas referências de Soeiro de Brito na *Revista Lusitana* dão dos carvoeiros uma imagem antropo-etnográfica como se de tribo aborígene se tratasse [105]. Bastante mais preciso, é o estudo de Luís da Cunha Gonçalves sobre "A vida rural do Alentejo", publicado em 1921. Um quadro do mundo rural é aí construído com base num notável conhecimento de campo. Largas páginas são dedicadas aos carvoeiros e ao carvão, com indicações sobre o ciclo de produção e circuitos de comércio [106].

Voltemos porém ao quadro regional que nos deixara G. Almeida Pais, pelos finais

---

[103] F. Nuñez Roldán, 1987, p. 410.

[104] Soeiro de Brito, 1887-1888, p. 382. E mais adianta: O chefe dos carvoeiros tem o nome de *moural* (maioral). Os subditos dividem-se em *companheiros* e *noveis*, havendo uma classe intermédia - dos *sobre-noveis*. [...] Os noveis tem a vida do escravo, sobre quem os companheiros exercem um domínio despotico e cruel. Se não querem sujeitar-se, abandonam a carvoaria: se se submetem, passam depois do noviciado a sobre-noveis (aprendizes), e por último, quando instruidos, a companheiros." [...] "A divisão do trabalho é conhecida por estas tribos sertanejas. Os companheiros têem diversos empregos: entre elles o d'*escrivão*, *migueiro* (cozinheiro), *amasselão*, etc. O escrivão encarrega-se da escripturação da malta: assenta os dias de trabalho de cada um e as faltas que houve neste. Differentes são as multas que pesam sobre os descuidados, e todas são de comer: bacalhau e sardinhas [...]. Se algum carvoeiro é convencido de roubo ou de outro qualquer crime, dentro de herdade ou herdades do dono da carvoaria, é castigado com uma sova do moural e companheiros, perde a soldada vencida, que reverte a favor da malhada, para bacalhau, ou sardinhas, e é despedido. Fora desta área tem plena liberdade de fortar e esfaquear." (*ibid.*, p. 383).

[105] "Malhadas são cabanas feitas de ramos d'árvores e mato entretecidos. No centro do solo da malhada cavam uma cova forrada de cortiça, onde guardam o producto dos seus furtos: laranjas, boletas, etc. Tapam a cova com uma tábua ou cortiça e cobrem-na de terra, sobre a qual lançam juncos, com que tapetam a casa para servir de cama" (id., *ibid.*, p. 384). Sobre a lenha, o carvão e os carvoeiros, ver J. Silva Picão, 1983, p. 60-65.

[106] "Nos meses de Janeiro a Abril, as sobreiras e azinheiras são podadas, não todos os anos [...] Esta poda ou corte tem por fim, a um tempo, favorecer a produção de bolota, pela diminuição dos ramos [...] e produzir lenha precisa para o fabrico do carvão vegetal, ou simplesmente para combustível, e a madeira necessária para o fabrico dos aparelhos agrícolas." (L. Cunha Gonçalves, 1921, p. 149).

do século XVIII e que as atribuladas primeiras décadas de Oitocentos vieram em parte alterar. Para os meados e segunda metade da centúria, a evolução vai ser mais rápida e radical. A dimensão dos mercados locais próximos crescerá bastante pelo aumento da população e diversificação das actividades; as áreas produtoras estarão menos capacitadas para responder, quer pela degradação do coberto vegetal, quer pela fuga da mão de obra. Em 1857, Manoel Bento, de Morianes (Santana de Cambas) vendeu a Severino Chaves, de Mértola, 1.000 arrobas de carvão que produzidas nas terras pobres e matagosas da margem esquerda são "apresentadas [pelo] vendedor no Porto além do Rio desta Villa" de Mértola (ver Doc. nº 4).

A área do carvão do Guadiana reduz-se em espaço abrangido mas também em número de pessoas envolvidas, embora encontremos ainda em 1897, comerciantes de Mértola que exportam "carvão vegetal" para o Algarve e para Espanha [107]. Em 1905 eles são dois [108] mas se alguma quantidade alimenta ainda os mercados do rio, a exportação é mínima. Dois anos depois, o "carvão vegetal" exportado pela circunscrição aduaneira de Vila Real de Santo António resume-se a 1.050 kg. Segundo a mesma fonte - *Commercio e Navegação* - os valores dessa exportação haviam caído rapidamente: 19.838 kg em 1897, 7.110 kg em 1899, 1.716 kg em 1902. Desde 1907 até ao fim da I Guerra, só em 1914 se exporta carvão por Vila Real de Santo António: 120 kg!

Entrando o século, a Norte e a montante do processo, a decadência é também notória. José Bentes descrevendo o "baldio da Serra Grande" de Serpa diz: "Os habitantes da serra neste tempo eram constituidos por uns 25 a 30 malhadeiros e pastores. [...] alguns rendeiros que iam durante o dia ali tratar das suas culturas e ainda alguns carvoeiros para fazerem carvão dos matos ali existentes." [109] A introdução de novas formas de combustível alterará em definitivo uma das actividades tradicionais em torno do rio.

Se esta é uma visão de conjunto tendo por base o factor espacial às escalas regional e local, gostaríamos de a confrontar com a variável "preços" [110]. O ponto de partida são os

[107] *Annuario-Almanach Commercial...*, 1897, p. 1007.

[108] *Ibid.*, 1905, p. 1843. Augusto Nobre aquando da sua passagem pela área, no início do nosso século, caracteriza-a como um conjunto de "regiões ermas e quasi desarborizadas." (1908, p. 288).

[109] J. Bentes, 1918, p. 33.

[110] Sobre as flutuações do preço da lenha afirma Silva Picão, em 1903: "As lenhas tinham antigamente valor baixo, quase nulo. Mas aí por 1876 a 1878 subiram bastante, atingindo preços elevados, nunca vistos, que depois decaíram até chegarem à barateza em que estavam há pouco. Presentemente voltaram a subir. É de notar que semelhantes oscilações dão-se apenas nas zonas próximas dos caminhos-de-ferro, por efeito da maior ou menor afluência de carvão ao mercado de Lisboa, e quiçá das combinações e acordos dos carvoeiros açambarcadores. Quanto às lenhas distantes das vias aceleradas, os seus preços são sempre insignificantes, assim como permanecem altos nas das regiões muito populosas, escassas ou falhas de arvoredo. De onde se deduz serem as lenhas um artigo de valor instável e relativo." (1983, p. 61).

valores da lenha e do carvão em Mértola, entre 1858 e 1908 [111]. Antes de mais uma nota de enquadramento de Mértola *vs* o País, segundo os valores divulgados por David Justino. Uma primeira ideia a fixar: confrontados com os de outros produtos "[...] os preços da lenha foram aqueles cuja evolução se mostrou mais rígida, de menos amplitude" [112]. A afirmação confirma-se através da evolução dos 50 anos estudados.

Para o conjunto do território, as flutuações do preço da lenha (ainda segundo David Justino), encontram correspondência no caso de Mértola, a partir dos anos 90. Num primeiro período que vai do início da década de 60 aos meados da seguinte, um fenómeno de origem local afectará de modo marcante os preços na área: a entrada em exploração das Minas de S. Domingos. O tratamento do minério (a ustulação) faz-se durante os primeiros anos ao ar livre, o que quer dizer, em enormes fogueiras que consomem centenas de toneladas de lenha e, até meados dos anos 70, S. Domingos assim funcionará. O preço da lenha que em 1863 era de 80 réis/20 kg atingirá os 148 reis dez anos depois. Porém, face aos protestos permanentes da população e às consequentes indemnizações que a companhia era obrigada a pagar pela poluição, face aos avanços tecnológicos e aos novos métodos de tratamento dos minérios, a "Mason and Barry, Ld" passa a utilizar o processo chamado por "via húmida", fazendo construir grandes represas para lixivização do minério [113]. O preço da lenha passa dos 148 réis em 1873 para metade do preço dois anos depois. Descerá ainda ligeiramente mas, até ao final da década de 80, o preço rondará (com raras excepções) os 60 réis, quando a média nacional se encontrava em franca "baixa". Desde 1893 os preços "sobem depois até 1903, para voltarem a sofrer um claro abaixamento nos dez anos seguintes" segundo David Justino, para o conjunto de Portugal [114]. O valor mais elevado em Mértola acontece em 1902 (218 réis) com as quebras mais notáveis em 1896 (100 réis) e 1908 (123 réis). Pelo tipo de madeira empregue na produção do carvão vegetal cremos que a concorrência da sua procura para outros fins (o caminho de ferro ou a indústria) não acontece na área [115].

---

[111] Duas notas a esclarer a fonte: a partir de Janeiro de 1863 a unidade a que é atribuído o preço (arroba), passa de 15 a 20 kg, daí o aumento súbito da curva; desde Janeiro de 1891 são quilogramas de *carvão* e não de *lenha* cujo preço se divulga que é, por essa razão, mais do dobro. Sôbre as questões levantadas à implementação do sistema métrico-décimal no distrito de Beja em 1858, ver Doc. nº 8.

[112] David Justino, II, 1989, p. 36.

[113] Segundo J. Nadal o governo português proibiu em 1878 as calcinações de minério ao ar livre (1981, p. 452). A lenha seria, no entanto, utilizada para outras actividades em S. Domingos. A principal área de abastecimento era a Serra de Mértola: "[...] a *Serra* era o principal fornecedor de combustível (carvão e lenha), para a Mina de S. Domingos. Os operários da Mina iam frequentemente roçar mato, que era empilhado em linha ao longo de vertente, formando as desigriadas 'moreias'. Estas eram posteriormente tapadas com terra (argila), pegavam-lhes fogo e deixavam ficar a arder lentamente durante vários dias." (Maria José Roxo, 1994, p. 323).

[114] David Justino, II, 1989, p. 37.

[115] A. Luciano de Azevedo referindo-se à margem esquerda do Guadiana nos primeiros anos do nosso século, diz: "Como tem muita lenha, exporta muito carvão de superior qualidade." (1908, p. 17).

A cortiça, as canas e o esparto

Em toda a bacia económica de Mértola a azinheira suplanta largamente o sobreiro pelas características físicas da área (solos e clima) e pela economia agrícola há muito criada que com ela se relaciona. É-nos difícil detectar quantidades de cortiça exportadas pelo Guadiana através de Mértola ou de Alcoutim, porque elas não seriam muito significativas se comparadas com as produções e exportações algarvias e do Alentejo central e ocidental. Alguns excedentes desceriam a Vila Real de Santo António mas as estatísticas respeitantes a este porto não discriminam o local de proveniência dos produtos e a vila do estuário tem uma larga área económica que se estende pelo litoral e pela serra algarvia com uma relação ténue com o Guadiana.

Pela década de 70 e à semelhança de outros produtos, com o crescimento rápido do porto do Pomarão e a existência de compradores e de transporte estrangeiro, a cortiça canaliza-se para esse novo entreposto. Chega assim a Bristol e a Londres cortiça alentejana que descera o Guadiana completando a carga de minério dos navios estrangeiros. No 3° trimestre de 1870, exportam-se para Bristol, 298 feixes de cortiça e, três anos depois, 760 feixes [116]. Para Londres seguem em 1871, 54.864 kg e 30 sacas de rolhas, no ano seguinte só 1.016 kg; em 1875, 16.256 kg e, no ano seguinte, 10.160 kg, além de 33 sacas de "cortiça em obra" [117]. Embora a estatística especifique o que segue do Pomarão e o que entra em Vila Real de Santo António, não confiaríamos nestes números. A designação de "cortiça em obra" e "rolhas" faz levantar ainda mais suspeitas, pela ausência de unidades transformadoras na área. E como interpretar também a ausência de referências a partir dos meados da década de 70? Estatísticas mais exactas ou fim da exportação por alteração das vias de transporte ou dos novos mercados de trabalho? Alguma cortiça continuaria a descer o rio como sempre o fizera.

Uma das mais esquecidas mercadorias que desce o troço terminal do Guadiana, são as canas. "Cultivadas" e protegidas ao longo das margens, elas alimentam uma pequena indústria artesanal de cestas e canastras, directamente relacionada com a pesca no litoral. Não podemos porém esquecer a sua utilização na feitura dos "caniços" sobre os quais assentam as telhas das casas algarvias e alentejanas.

[116] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1870, p. 112; 1873, p. 80.

[117] *Ibid.*, 1871, p. 294; 1872, p. 225; 1875, p. 519; 1876, p. 310.

Já na primeira metade de Oitocentos, a propósito dos arredores de Alcoutim, Silva Lopes lembra que "na varzea do Pontal ha [...] boas canas que soffrem muito das enchentes do rio" [118] Ao longo de todo o Baixo Guadiana encontramos canaviais mas eles adensam-se entre Alcoutim e a foz do Odeleite, tirando partido da existência das estreitas e férteis margens agricultadas que também protegem [119]. A força da corrente é menor pela maior amplitude do leito mas em momentos de cheia são as canas que mais sofrem os efeitos das águas. Os canaviais entravam também pelos vales afluentes em especial o do Odeleite - Foupana [120].

É impossível apresentar valores da quantidade de recipientes produzidos sazonalmente em Alcoutim, em Sanlúcar, nas Laranjeiras ou em Odeleite e recebidos em Vila Real de Santo António, em Ayamonte e nos núcleos pesqueiros vizinhos, mas bastará pensarmos no desenvolvimento que os portos costeiros tiveram pelo final do século com base nas indústrias pesqueiras. Para cada temporada de pesca da sardinha milhares de canastras seriam necessárias e, por muito bem confeccionadas que fossem, teriam uma utilização efémera.

Os únicos dados que nos chegam referem-se às quantidades diminutas de cestos (que supomos de cana) exportadas pelo Pomarão para Inglaterra, a bordo dos navios mineiros: 152 fardos para Bristol no terceiro trimestre de 1870, apenas 1 fardo para o mesmo porto inglês, seis anos depois [121]. Para a margem espanhola referem as estatísticas locais para 1866, três embarcações com canastras que descem de Sanlúcar a Ayamonte [122]. Maria Luisa Cruz no seu estudo sobre *O Falar de Odeleite* recolheu de entre o vocabulário específico ligado às actividades no rio, a ***barda***, "processo de transportar a cana [para fazer canastras], quando a colhem muito longe da aldeia. Consiste em pôr a vogar na ribeira 7 ou 8 molhos de canas, que um homem de pé, em cima delas conduz com uma cana a servir de remo" [123]. Imagem que confirma a dimensão de um aspecto da vida ribeirinha do Guadiana raramente

---

[118] Silva Lopes, 1841, p. 396.

[119] Ascensão Nunes chama a Odeleite, a "capital" da cestaria de cana (1985, p. 98).

[120] Um pouco a jusante da foz do Odeleite, junto ao Posto Fiscal do Fôrno da Cal encontramos o topónimo *Canavial* (cfr. *Carta Militar de Portugal*, esc. 1:25.000, fl. 583), como acontece na margem espanhola um pouco a Sul da confluência do Chança com o Guadiana, *Cañaveral* e *Caserio Cañaveral* (cfr. *Mapa Topográfico Nacional*, esc. 1:25.000, fl. 958-III).

[121] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1870, p. 112; 1876, p. 568.

[122] Maria Luisa Diaz Santos nota a importância da "cestaria de caña" vinda de Sanlúcar, nas actividades pesqueiras de Ayamonte (1978, p. 36). Carmen Pereo também a refere (1992, p. 496).

[123] Maria Luisa Cruz, 1969, p. 330. Carmen Pereo a partir de Sanlúcar, descreve processo semelhante: "La materia prima, la caña, crece en las márgenes del rio y en sus arroyos; se recogia en invierno, principalmente a fines de diciembre y enero, cortándose aquellas de aproximadamente un ano. Hasta hace poco, las cañas, una vez cortadas, se transportaban por el río. Se hacia una balsa de cañas y sobre ella se amontonaban los haces, atados a las mismas con cuerdas; cuando la marea subía al agua arrastraba la balsa. A la altura del pueblo una barquita la recogía para llevarla a tierra." (1992, p. 502).

lembrado mas de capital importância para a economia das populações fluviais e para a indústria do litoral.

Produto que poderíamos classificar de semelhante quanto às características é o esparto. Cultivado ao longo de toda a fachada mediterrânea da Península no vale do Guadiana, porém, a importância desta cultura esbate-se fortemente [124]. Entre o Algarve e o litoral onubense, o fenómeno gera, pelo contrário, importantes migrações de trabalho, áreas extensas de cultivo e portos exportadores [125].

Nas vilas fluviais mais próximas da costa ocorreria a transformação da matéria prima para consumo local e para venda no interior. Com a procura por parte dos estrangeiros, temos notícia para as décadas de 70 e de 80, da exportação pelo Pomarão de pequenas quantidades de alcofas, vassouras e palma por navios ingleses. Para Bristol, no 3° trimestre de 1870: um fardo de palha de palma e 24 vassouras; para Londres, em 1876, 154 fardos de alcofas e em 1880, 74 volumes de alcofas [126]. Quantidades que se adquirem aos autóctones que, por seu turno, poderiam complementar com estas vendas esporádicas as modestas economias. O caso da exportação das frutas e dos legumes de que falámos é um outro bom exemplo.

Às canas e ao esparto comercializados em bruto, mas especialmente em obra, acrescentaríamos a palha, que Carminda Cavaco refere, chegada em grandes quantidades ao estuário do Gilão, proveniente do Baixo Alentejo via Guadiana [127]. Em Junho de 1875 dois seareiros do Monte do Álamo (freguesia do Espírito Santo), vendem a um marítimo de Tavira, 45 t de palha de trigo que são embarcadas certamente com destino ao litoral, no porto da Vaqueira, próximo do vau [128] (ver Doc. n° 22). É este mais um dos produtos, que importantíssimos nas economias locais, escapam completamente aos arrolamentos estatísticos.

---

[124] A exportação de "palma" pelo porto fluvial de Sanlúcar de Guadiana é referida por J. Benito Arranz (1966, p. 191). O ciclo da exportação do esparto andaluz para Inglaterra (1862-1886), como matéria prima da indústria do papel é estudado por Clara Eugénia Núñez (1985, p. 43-77).

[125] Cfr. C. Cavaco, 1971.

[126] *Relatórios dos Consules de Portugal*, 1870, p. 112; 1876, p. 310; 1880, p. 194.

[127] Carminda Cavaco, II, 1976, p. 354.

[128] ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas n° 29 do 1° Oficio*, fl. 45-46v.

1.2 - O tráfego ascendente

Os produtos importados pelas vilas e aldeias do interior, através do Guadiana, têm origem em áreas que correspondem a duas escalas distintas: a regional e a nacional/internacional. A primeira coincide com o litoral próximo, donde chegam o sal, o peixe, alguns materiais de construção e diversos produtos alimentares. Dos outros portos do continente (em especial de Lisboa), ou dos portos estrangeiros através destes, chegam os adubos, alguns bens alimentares, produtos ditos "coloniais" e sobretudo artigos manufacturados. Tudo o que se adquire no interior para o consumo não quotidiano, chega pelo comboio e carruagem (via Beja) mas, sobretudo, pelo vapor e pelas embarcações à vela que sobem o rio.

O peixe e o sal

Se para as espécies fluviais (sua captura e comercialização) reservámos um sub-capítulo (VI, 3), sobre a pesca marítima, desde o início a isolámos, por alheia à vida do Guadiana [129]. Mas, de facto, a afirmação não é totalmente verdade. Pelo fim do século, a maior parte do peixe capturado na costa próxima de Vila Real de Santo António e de Ayamonte destinava-se à indústria conserveira estabelecida naquelas vilas e uma pequena percentagem, a abastecer as lotas do litoral e as povoações do interior do rio e da serra.

Esta corrente comercial que subia o rio, escapa uma vez mais às estatísticas existentes. Eram os particulares que em função da oferta e da procura compravam, transportavam e vendiam o peixe salgado (mas também o fresco) da costa. Diz Silva Lopes sobre Alcoutim: "Tem alguns barcos pequenos, ou botes, que se empregão na conducção de fructas para Mértola, Castro Marim, e Villa Real, trazendo em retorno pescarias das últimas villas." [130] Mas seriam mais os marítimos do estuário, com as suas pequenas embarcações que, comprando por grosso, vendiam depois nos mercados pobres do interior [131].

Eram figuras míticas para as gentes do interior, esses "marujos" de pé descalço que chegavam com a sardinha salgada disposta em camadas, na canastra de cana, transportada ao ombro. Assim se abasteciam a Serra Algarvia e parte do Campo de Ourique, as serras de

---

[129] O tema foi em definitivo tratado por Carminda Cavaco em *O Algarve Oriental*, (1976), em especial na I Parte do Livro III.

[130] Silva Lopes, 1841, p. 396.

[131] "Os barcos, aproveitando as marés, vinham rio acima carregados de pescarias. Nos locais propícios desembarcavam os "marujos" (gente do mar da zona de Castro Marim - Vila Real - Monte Gordo) que de canastra ao ombro se introduziam pela serra, vendendo o pescado." (A. Ascensão Nunes, 1985, p. 28).

Mértola e de Serpa. Em Aldeia Nova de S. Bento e em Vila Verde de Ficalho, a mais de meia centena de quilómetros do porto de desembarque de Mértola, há notícia da sua presença. A sardinha salgada (como o bacalhau), era um acompanhamento desejado para as tradicionais ementas à base de pão dos trabalhadores do campo (migas, açorda) mas também das gentes das vilas. Alimento desejado mas também necessário para responder aos numerosos dias de "jejum" do calendário litúrgico [132].

Os números que possuímos recolhemo-los nas estatísticas espanholas: o que comentámos ocorria de modo semelhante para os dois lados da fronteira. A confirmar as nossas suposições sobre quem e como vivia o comércio do peixe é o distinto tratamento dado pelas fontes [133]. Com base nas *Estadísticas de Cabotaje* uma só referência: em 1871 chegam a Sanlúcar 11 t de peixe salgado. Segundo as de *Estadísticas de Sanidad*, em 1886 são 17 as embarcações que de Ayamonte levam sardinha a Sanlúcar do Guadiana. Nas mesmas estatísticas vinte anos antes, o peixe (fresco ou salgado) não se referencia como carga exclusiva de nenhum barco, para a mesma ligação. Os produtos que se transportam nas pequenas embarcações e que o fazem em conjunto com outras mercadorias escaparão quase sempre às estatísticas periódicas e seguras. No caso do comércio do Guadiana, pela dimensão de todo o processo (população e bens) será essa a realidade para a maioria dos casos.

Imprescindível na vida das populações pela sua importância na preparação dos alimentos (salga da carne e do peixe), o sal não é um produto difícil de adquirir para quem vive ao longo do rio. Em Castro Marim existia uma das maiores concentrações de marinhas de Portugal, com tradições de exploração de muitos séculos que, ao longo da costa para Norte, só tem concorrência em Alcácer do Sal [134].

Produto fácil de obter pela proximidade e conhecimento directo com quem produz e comercializa, o sal que se destina às povoações do rio e da serra escapa às estatísticas que poderiam quantificar o seu volume, transportado no retorno da entrega dos cereais, com o peixe ou em conjunto com outras mercadorias e mesmo em embarcações próprias [135]. É às vilas de Alcoutim e de Mértola que chegam as grandes remessas de sal, distribuídas depois

[132] Pelo rio chegavam também para as povoações mais próximas dos cais, diversos tipos de marisco e as ameijoas utilizados na cozinha regional.

[133] "[...] subían por el río barcas desde Ayamonte llenas de pescado que intercambiaban por canastos de cañas, bellotas, jamones y miel." (Carmen Pereo, 1992, p. 500).

[134] Cfr. V. Rau, 1984. Já no foral que data de 1277 se especifica que o rei retém para si "[...] omnes salinas constructos et construendos constructas et construendas, in castromarim et in suis terminis [...]" (*Portucaliae Monumenta Historica, Leges...*, I, 1856, p. 734).

[135] Em 1871, a colheita de sal em Castro Marim ultrapassou os 11.800 hl (J. Beires, 1872, p. 121).

pela população dispersa dos termos ou enviadas para as vilas e aldeias do interior [136]. Com o crescimento forte e rápido da Mina de S. Domingos, um novo mercado surge para os produtores de sal: os sacos, vindos do estuário serão também descarregados no Pomarão [137].

O mesmo sucede no porto mineiro de La Laja que dá acesso às minas espanholas do interior. Em Outubro de 1902, uma Real Orden autoriza o proprietário da exploração mineira de Cabezas del Pasto a descarregar, em regime de cabotagem, diversos materiais (madeiras, ferro, etc) e sal, no citado porto. Segundo o requerente, o sal seria utilizado em diversas operações do tratamento dos minérios [138]. O mesmo se verificaria na Mina de S. Domingos. A Sanlúcar o sal chegaria também em pequenas embarcações e em conjunto com outros produtos. As importações de sal referenciadas nas estatísticas oficiais denotam um progressivo decréscimo ao longo das décadas de 70 e de 80: 316 t em 1871, 112 t em 1876, 79 t em 1881 e 51 t em 1886.

Pela viragem do século, com a indústria conserveira de Vila Real de Santo António em actividade plena, o sal de Castro Marim ganha uma importância local notável. As exportações de sal pela alfândega de Vila Real são mínimas: 649 t em 1907, que representam apenas 0,6% do total da exportação nacional do produto. O seu preço (1900 réis/t) é praticamente o dobro do praticado nos outros portos exportadores do Sul como Lisboa, Setubal e Olhão [139].

O futuro da extracção e comercialização do sal de Castro Marim e a sua circulação no estuário e no rio Guadiana seguirá de perto a decadência do sector secundário na área: as fábricas de conserva de peixe de Vila Real e a Mina de S. Domingos. As salinas desenvolvidas em função dessa procura excepcional reduzir-se-ão em poucas décadas, assegurando as necessidades dos núcleos do rio, como sempre o tinham feito e os mercados regionais mais próximos, como Tavira e Faro [140].

---

[136] Na sessão de 5 de Dezembro de 1856 recebe a Câmara de Mértola um "requerimento de Luiz Cassas de Villa Real de Santo António pedindo que [o municipio] lhe ateste sobre varios quesitos acerca da importação de sal para esta villa" (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1.17, fl. 28). Em Junho de 1862, a Câmara de Alcoutim discute a mudança da data da feira anual da vila, em função do grande comércio de sal que nela ocorre (cfr. José Varzeano, 1989-a, p. 9).

[137] Cfr. C. Cavaco, II, 1976, p. 352.

[138] *Boletin Oficial de la Direción General de Aduanas,* XVIII, 613, 10 Novembro de 1902, p. 323.

[139] *Commercio e Navegação,* 1907, p. 531.

[140] Cfr. Duarte Abecasis, 1926, p. 165.

Os cereais, alimentos diversos, *coloniais* e outros

Os cereais são um dos poucos produtos que descendo o Guadiana também o remontam. Alimento básico da população, em tempo de más colheitas na região habitualmente produtora, a sua importação torna-se imprescindível e, esse facto acontece cada vez mais frequentemente na segunda metade do século XIX. É o trigo americano que invade a baixos preços os mercados locais como o P.^{e} Rocha Espanca nos relatava desde Vila Viçosa [141].

Ao longo da margem espanhola os cereais sobem em quantidades notórias o Guadiana. A verdade é que a larga faixa confinante com o rio e dele economicamente dependente, não engloba áreas de solos férteis para o cultivo do trigo e da cevada, como acontece no Baixo Alentejo central. A área envolvente de Sanlúcar abastecer-se-á a si própria e, em anos bons, exportará. Mas o mais comum é a importação de cereais e, naturalmente, já sob a forma de farinha. Em 1866 são 5 as embarcações que saem de Ayamonte e uma de Huelva com trigo e farinha para Sanlúcar e 7 mais com cevada, daquele primeiro porto. Vinte anos depois serão 12, os barcos que transportam cevada e 28 os que partem de Ayamonte com farinha, tendo por base a *Estadística de Sanidad*. Da inconstância desses abastecimentos dão alguma ideia os números oficiais espanhóis quanto à farinha nacional "importada": 240 t em 1861, 170 t em 1866, 14 t em 1871, 127 t 1876, 46 t em 1881, 191 t em 1886. Os valores para a cevada são também muito desiguais: 156 t em 1861, 198 t em 1866, 55 t em 1871, 118 t em 1881, 72 t em 1886 [142].

À cevada (que se utiliza como alimentação do gado) juntam-se os legumes secos, como a fava. Uma única notícia encontrámos, referente a 1886: 5 embarcações com este produto saem de Ayamonte para o porto de Sanlúcar de Guadiana. De outros cereais chegados pelo rio temos notícia: o milho e o arroz. O primeiro tem uma importação esporádica (33 t em 1861, 13 t em 1866, 28 t em 1881), que nunca foi importante na área. A sua presença não se detecta nas estatísticas mais locais porque provavelmente incluído em produtos vários ou nas farinhas. O arroz terá o mesmo problema nos inventários de comércio mas a sua presença é uma constante, ainda que de peso irregular: 30 t em 1861, 7 t em 1866, 43 t em 1871, 21 t em 1876, 10 t em 1881, 12 t em 1886. O arroz é quase um produto

---

[141] "[...] um dos factores que permitiu etenuar os riscos da escassez e da carestia não foi o de uma maior produção, mas sim o de um maior recurso ao trigo exótico, nomeadamente de origem americana, que ao longo do último terço do século vai assegurar uma relativa estabilidade no abastecimento de cereais, mesmo depois de estar em vigor a conhecida 'lei da fome' que repôs o sistema proteccionista para este comercio." (D. Justino, II, 1989, p. 94).

[142] *Estadistica General del Comercio de Cabotaje*, 1861, 1866, 1871, 1876, 1881 e 1886.

exótico para a população de Sanlúcar e do interior, mas conhecido e comprado sempre que possível [143].

No ponto respeitante às "exportações" de alimentos frescos, referimos desde logo o fenómeno do progressivo incremento das "importações" desses mesmos produtos. O desenvolvimento dos núcleos populacionais ribeirinhos, mas também os do interior e os mineiros, faz com que o produzido para autoconsumo e em áreas mais próximas não seja já suficiente, ao mesmo tempo que se cria a "necessidade" da aquisição de novos produtos [144]. No caso espanhol, pelas características e isolamento dos portos fluviais, cedo e rapidamente nos chegam notícias. Com base na *Estadística de Sanidad* o item mais referenciado como tipo de carga é o de "vária", que englobaria maioritariamente os produtos alimentares, os chamados "coloniais", os de "drograria-ferragens", os de "capelista", etc. Em 1866 um conjunto de produtos ocupou como carga, mais de metade das embarcações que aportaram a Sanlúcar: 30 no total, das quais 24 saidas de Ayamonte, 5 vindas de Cadiz e 1 de Huelva. Vinte anos depois, o valor percentual atingia quase os 40%.

Recordando o que deixamos dito sobre a "exportação" de produtos alimentares, vejamos os que surgem referenciados nas estatísticas oficiais e locais. Dos mais perecíveis, os únicos são os legumes: 5,5 t e 23,4 t chegadas a Sanlúcar de Guadiana em 1876 e 1886, respectivamente. Em 1891 importam-se mesmo do estrangeiro (naturalmente de Portugal) 2,4 t. As grandes áreas de hortas e pomares encontram-se nas costas algarvia e onubense de onde, face às carências dos novos núcleos mineiros, sairiam os alimentos procurados, raros no interior de solos pouco férteis. Complementarmente encontramos os legumes secos como o grão de bico que também chega do exterior (84 t em 1861, 176 t em 1891) ou o pimento muído (16,3 t em 1861, 5,2 t em 1871, 7,1 t em 1876 e 3,1 t em 1881).

Por fim, o alcool, a "droga" da classe operária dos núcleos mineiros que os "educadores" republicanos do fim do século não deixarão repetidamente de denunciar. Ele surge nas estatísticas como "aguardente", produto que não deixará de subir o rio: 54 t em 1861, 11 t em 1866, 31 t em 1871, 18 t em 1876. Números que de modo nenhum corresponderão à realidade, já porque as classificações diferem largamente de ano para ano, já porque as estatísticas são omissas a partir dos finais da década de 70 quanto à aguardente nacional, já porque o produto circularia permanentemente em pequenas quantidades, em

[143] Há notícia da cultura do arroz na foz do Guadiana, mas em quantidades mínimas e muito tardiamente (cfr. L. Gonçalves, 1921, p. 137).
[144] No *Inquérito industrial de 1890* se informa que a "[...] empreza [Mason and Barry] facilita o transporte gratuito de pescarias, hortaliças e outros comestíveis, pela via férrea do porto de Pomarão à mina." (I. 1891, p. 33).

conjunto com outras mercadorias. Às 11,3 t de 1866 corresponde na *Estadística de Sanidad*, apenas uma embarcação que transporta em exclusivo aguardente. Para 1886 há notícia de se importarem do estrangeiro para Sanlúcar, 5,2 t da mesma mercadoria [145].

Quanto aos produtos chamados "coloniais" - açúcar, café e tabaco -, para alguns há importantes referências, apesar da insegurança das estatísticas [146]. O açúcar recebido em Sanlúcar atingiu as 130 t em 1861, as 40 t em 1871 e as 67 t em 1881. O café desembarcado rondou as 17 t em 1861, as 6 t em 1871 e as 3 t em 1881. Para o tabaco chegou-nos apenas a informação de 2 embarcações saídas de Ayamonte para Sanlúcar em 1886, transportando essa mercadoria. Qualquer dos produtos entraria em larga escala por contrabando (vindo de Portugal), ao longo de toda a fronteira fluvial, quer do Guadiana, quer do Chança. Uma vez mais há que reter especialmente o aspecto qualitativo - a tipologia dos produtos - e não o quantitativo, enfermando de muitos erros.

Por fim as mercadorias várias que alimentavam o terciário local - a drogaria, a mercearia, a loja de panos - muitas vezes um e o mesmo estabelecimento. Surgem-nos assim, em pequenas quantidades, o anil (1.200 kg em 1866), a cera (600 kg em 1866), o petróleo (7.600 kg em 1876), o sabão (2.200 kg em 1871), o papel (7.400 kg em 1876), os tecidos de algodão (6.500 kg em 1861, 2.200 kg em 1881). Números uma vez mais soltos e pouco seguros que representam apenas a presença da mercadoria (às vezes por acaso) e que fazem suspeitar da existência de muitos outros que circulariam rio acima em pequenas quantidades, diversificando-se cada vez mais à medida que se avança para o final do século [147]. As estatísticas são infelizmente pouco minuciosas. A importação por cabotagem em Sanlúcar, contemplava para 1861, segundo os números oficiais, 22 produtos, em 1905 apenas 3 (ferro, guano e ferro em barra), o restante era de somenos importância...

---

[145] Também ao longo da margem portuguesa se transportaria aguardente algarvia e especialmente vinho, que chega a Mértola (cfr. O. Ribeiro, 1970, p. 115).

[146] Desde 1886 não encontramos mais informação sobre os produtos e a evolução dos números carece em muito de lógica, tanto mais que os incluídos nos dados publicados, sabemo-los sempre presentes.

[147] A imagem que Carmen Pereo faz do tráfego fluvial em Sanlúcar nos anos 20 do nosso século é o seguinte: "Se trataba de buques de velas de gran tonelage - 'algunos de más de cincuenta toneladas' - procedentes de Cádiz y Sevilla. El objeto de su presencia allí era meramente comercial: Abastecían todo el Andévalo occidental de productos alimenticios - lenteja, desconocidas en todo el área, azúcar, café -y de otros artículos como algodón. En todo este tráfico, Sanlúcar de Guadiana asistía fundamentalmente como espectadora o como mera recepcionista de las mercancías. En su puerto descargaban los barcos, guardándose los productos, hasta su reparto, en grandes almacenes construidos para tal fin. La distribución de la mercancía la hacían los arrieros, que, con sus recuas cargadas iban de pueblo en pueblo. La aparición de arrieros trajo consigo en el pueblo la edificación de 'Posadas', en las cuales se albergaban estos." (1992, p. 500).

Os materiais de construção, o carvão e os adubos

A etapa de vida do Guadiana a que chamamos "ciclo do minério" é caracterizada por marcadas alterações no que respeita à circulação de produtos: os que tradicionalmente eram conduzidos pelo rio ganham um forte incremento ou quase desaparecem; os até então "desconhecidos" surgem a bordo das embarcações que sobem ou descem o Guadiana. Os materiais de construção são um bom exemplo deste último grupo.

São produtos que chegam de fora (dos portos portugueses ou dos estrangeiros) e que se relacionam prioritariamente com as explorações mineiras, mas também com o crescimento populacional e de habitação por elas gerado [148]. Todo o material para a construção dos caminhos de ferro mineiros e das grandes represas da água, a maquinaria para a extracção e tratamento das pirites mas também o equipamento para os escritórios e oficinas das empresas, o destinado à escola, à cantina, ao hospital. Tudo chega pelo rio. Para a construção dos portos fluviais do Pomarão e de La Laja, refeitos depois da "cheia grande" de 1876, tudo se transportou por barco.

A "importação" de madeira do Norte de Portugal é um dos casos mais exemplares. Com base num levantamento efectuado sobre o tráfego marítimo no porto de Viana do Castelo, a partir do periódico *A Aurora do Lima*, foram encontradas algumas interessantes informações para a ligação Viana - Pomarão, entre 1870 e 1910 [149]. Esta foi estabelecida em 1870 por 2 iates portugueses saidos com madeira. Em 1881, os veleiros nacionais (chalupas, iates, caiques e patachos), todos transportando madeira, foram em número de 8. Nesse mesmo ano tocaram o porto de Viana a caminho do Pomarão, 2 lugres ingleses em lastro. Todo este movimento representou 3,7% do tráfego marítimo de Viana. A ligação não é estabelecida por qualquer embarcação em 1889. Em 1900, há notícia da saída de 2 iates, 1 chalupa e 1 escuna, todos portugueses e todos transportando madeira para o Pomarão. Em 1910, são 13 os veleiros portugueses (entre chalupas e escunas) que saem com madeira para o mesmo destino, representando 7,2% das entradas e saidas do porto de Viana. Para a mesma data a madeira correspondeu a 40% de todas as mercadorias "exportadas" por Viana, o que diz da sua importância como produto saído pelos portos do Entre Douro e Minho.

[148] Em 1805, a freguesia de Martim Longo manda vir de Gibraltar (por não haver em Faro) os vidros da "genela principal da igreja" (cfr. F. Lameira *et al.*, 1985, p. 25). Em Maio de 1895 delibera a Câmara de Mértola: "Que se mande fazer uma porta de ferro para o cemitério desta villa; tirando-se as competentes medidas afim de se mandarem para Villa Real de Santo António, para se saber quanto a mesma porta pode custar na officina de serrelharia que ali existe." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/27, fl. 169). Os portões para o cemitério chegarão por barco, como tudo menos usual que as comunidades ribeirinhas necessitem.

[149] Com base em 5 cortes temporais: 1870, 1881, 1889, 1900 e 1910 (E. Matos, 1995).

Deles e de outros recebia o Pomarão (e a Mina de S. Domingos), materiais imprescindíveis para os diversificados trabalhos mineiros.

Para o caso de La Laja coligimos uma sequência de documentos que testemunha as repetidas autorizações para importação de materiais do tipo que temos vindo a referir. O primeiro é uma Real Orden de 1889, respeitante à construção do caminho de ferro mineiro que punha em comunicação La Laja com as explorações mineiras do interior, legalizando o desembarque de "[...] material móvil y fijo necesario para la construccion y exploracion de un camino de hiero y via aérea, y el indispensavel para la explotacion industrial de varias minas situadas en los terminos municipales de Puebla de Guzmán, El Almendro y El Granado, com la intervención de la Aduana de Sanlúcar de Guadiana." [150]

Sobre as importações de materiais em La Laja, um outro documento é publicado em 1913 com vista a simplificar o sistema alfandegário vigente que faz com que os produtos cheguem com escalas em Huelva e Sanlúcar de Guadiana. O interesse desta Real Orden está na crescente importância do porto mineiro mas também na descriminação minuciosa que encontramos dos produtos a importar: "[...] maderas de todas clases, maquinaria y calderas de vapor, herramientas, maquinaria electrica, material móvil y fijo para ferrocarriles y puertos, hierro viejo y en lingotes, cales, cementos y demás materiales de construción, sacos, envases para cáscaras de cobre y minerales y abonos quimicos." [151]

Próxima a Guerra, a bacia mineira dependente é agora menos extensa. As explorações sobreviventes (mas fortes) são Cabezas del Pasto e Las Herrerias, que escoam ambas pelo Guadiana e através dele recebem o que precisam. Possuímos informações mais diversificadas sobre os materiais de construção descarregados no porto de Sanlúcar. Com base na *Estadística de Sanidad* sairam de Ayamonte em 1886 com aquele destino, 8 embarcações com pedra, 12 com ladrilhos, 6 com cal, 3 com telhas e 1 com madeira [152]. Nenhum destes produtos figura como entrado em Sanlúcar nas estatísticas oficiais de navegação de cabotagem. Não parecendo quantidades de desprezar na globalidade, pensamos uma vez mais na sua repartição por embarcações classificadas como pouco

[150] *Boletin Oficial de la Direción General de Aduanas*, V, 133, 10 de Julho de 1889, p. 150. Se este documento nos informa sobre a bacia interior controlada por La Laja e, que por este porto comunicava com o exterior, mais curioso é um outro, datado de Outubro de 1902, em que se ampliam as antigas concessões de importação: "[...] para la explotación de las vias y mina citada y para la obtención de la cascara de cobre." (*ibid.*, XVIII, 613, 10 de Novembro de 1902, p. 323). O pedido, enumerando produtos necessários às minas tentava fazer passar outros que concedida a autorização à "mistura" no seu conjunto, traria lucros evidentes a quem pedia deferimento. A resposta foi breve: "Considerando que ningún prejuicio puede ocasionar á los intereses del Tesoro, el que por el aludido puerto se verifiquen las operaciones de descarga pretendidas, excepción hecha de los abonos y granos cuya necesidad para aquella explotación no se halla justificada." (*ibid.*).

[151] *Ibid.*, XXIX, 1012, 10 de Dezembro de 1913, p. 351.

[152] AMA, *Libro de salidas...*, 1886, Legajo 556.

representativas. Só para 1861, num levantamento detalhado feito pela *Estadística de Cabotaje* figuram "importadas" por Sanlúcar: 50 t de *barrilla*, 28 t de barro e 57 t de cal [153]. Mas outros produtos relacionados com as minas não deixam de constar: metais, madeiras, carvão e pólvora. Do primeiro grupo destacaríamos o ferro em *plancha*, que com maior frequência se importa: 14 t em 1881, 1.700 t em 1891, 123 t em 1905, 1.559 t em 1913.

A madeira, de proveniência estrangeira, chega periodicamente: em 1861, 1871 e 1881, cerca de 30 t. Aquando da construção das linhas férreas mineiras, em 1891, entram pela alfândega de Sanlúcar, 665 t de madeira nacional e 82 t de madeira importada. Em 1886 são 28, os barcos sobem o rio em direcção a Sanlúcar transportando lenha de azinho.

O carvão transportado rio acima e descarregado em La Laja ou Sanlúcar seria maioritariamente carvão mineral, porém as *Estadísticas de Cabotaje* pouco referem o produto: 65 t em 1881 e 48 t (de proveniência estrangeira) em 1886. As estatísticas locais de *Sanidad* assinalam em 1886, 1 embarcação que levou carvão de Ayamonte para Sanlúcar e 2 em 1886. O vice-cônsul de Portugal em Ayamonte dá por seu lado informações mais concretas sobre a origem e o destino do carvão mineral que circula no rio: "[...] procede toda de Vila Real de Santo António, o importado pelo porto de Ayamonte é solicitado pelas fábricas de conservas, e o importado pelo porto de Sanlucar de Guadiana é destinado às emprezas mineiras d'este distrito." [154]

Ao longo da margem portuguesa subia também em grandes quantidades carvão mineral de Vila Real para Pomarão e para S. Domingos [155]. Entre 1867 e 1870 chegaram vindas de Newcastle 930 t [156]. Em 1889, o consumo de carvão na Mina de S. Domingos ascendia a 5.781 t, repartido entre o caminho de ferro (24%), os motores para extracção e as bombas de esgoto (51%) e os restantes trabalhos da mina e anexos (25%) [157].

---

[153] A cal explorada no termo de Ayamonte destinava-se também em grande quantidade à Mina de S. Domingos. Refere o vice-cônsul de Portugal naquela cidade: "[...] extraida das abundantes pedreiras dos arredores de Ayamonte, sendo a maior parte solicitada pela Mina de S. Domingos. É tão importante e de tão boa qualidade a cal d'estas pedreiras, que também as minas da provincia de Huelva consomem grandes quantidades." (*Boletim Commercial,* II, 4, 1899, p. 453).

[154] *Boletim Commercial,* II, 4, 1899, p. 454.

[155] A existencia deste carvão mineral em Vila Real explica em parte a sua utilização por embarcações de pesca, desde a primeira década do nosso século (cfr. Carminda Cavaco, I, 1976, p. 227). Também de Vila Real e desde a chegada do caminho de ferro (1906) sai carvão mineral (inglês) em direcção à capital. Em 1909/1911 o carvão representou 45% das expedições da estação ferroviária de Vila Real de Santo António (Maria Fernanda Alegria, 1990, p. 432).

[156] *Relatórios dos Consules de Portugal,* 1870, p. 118 e 1872, p. 358. Num relatório datado de 1879, o cônsul de Portugal em Newcastle, Eça de Queiroz informa que no ano de 1877 seguiram daquele porto para o Pomarão, 138 t e 13 q de carvão (1989, p. 82). Em Julho de 1886, o *Bulletin du Musée Commercial* de Bruxelas divulgava os seguintes valores sobre o carvão consumido por Portugal: "Le seul combustibles en usage à Lisbonne est le charbon anglais, dont la plus grande partie vient de Cardiff. La consomation du Portugal est de 400.000 tonnes, année moyenne. En autre, les navires qui se ravitaillent dans les ports portugais en consomment environ 70.000 tonnes par an." (V, 5, p. 97).

[157] *Inquérito Industrial de 1890,* I, 1891, p. 30. Ainda em 1910 se continuava a pensar Portugal também rico em reservas de carvão mineral, não aproveitadas pela incúria dos governos (cfr. J.V., 1910, p. 1).

O *Inquérito Industrial* de 1881 refere que a "[...] única matéria prima empregada para a exploração do minério é o ferro coado em bruto que serve para a simentação e é importado de Inglaterra." [158] Finalmente a pólvora que aparece referenciada como a grande importação de 1891: 2,4 t de origem estrangeira e 72 t de origem nacional.

Em meados da década de 1880 são ensaiados de modo sistemático, pela primeira vez em Portugal, os adubos químicos que revolucionarão a agricultura [159]. A sua divulgação através da literatura e da imprensa especializadas encontra largo eco junto das comunidades rurais do Sul: primeiro dos grandes agrários, depois dos proprietários mais modestos [160]. A sua aceitação levará algum tempo, apesar da principal rede para o transporte estar criada, o caminho de ferro.

Sobre esta realidade são sintomáticos os dados divulgados por Miriam Halpern Pereira sobre o volume de adubos importados e o dos transportados pelo caminho de ferro do Sul e Sueste [161]. Durante os primeiros dez anos (1885-1895), a evolução é lenta, quase estacionária, entre as 3 e 4 mil toneladas. Nos cinco anos seguintes o aumento dá-se em flecha (mais de cinco vezes), existindo uma estreita correlação entre os quantitativos importados e os transportados para Sul a partir de Lisboa: a grande utilização dos adubos químicos faz-se no Baixo Alentejo [162]. A travessia da Serra Algarvia pela via férrea e a sua chegada a Faro demoram e, assim, o abastecimento do Algarve e do extremo Sudeste alentejano tarda também a acontecer.

Na primeira década do nosso século, a evolução dos números globais da importação mantém valores de aumento semelhantes ao lustro anterior, enquanto que o transportado pelo caminho de ferro para Sul, tem uma evolução mais lenta. É que com a criação do principal complexo industrial químico do País, a Companhia União Fabril (CUF), e graças à sua complementar frota de cabotagem, os adubos químicos começarão a chegar também por esse meio, com frequência e regularmente, a vários portos do território, em especial aos meridionais.

A CUF estabelecida na margem Sul do estuário do Tejo, tirando partido das

---

[158] *Inquérito Industrial. Inquérito Directo*, 2ª parte, p. 17. Para as minas em território espanhol a correspondente importação de ferro poderia ser de origem basca, à semelhança da que ocorria no porto de Huelva (M. González Portilla, 1985, p. 151-156), mas nenhuma informação segura possuímos que comprove tal realidade.

[159] Cfr. M. Feio, 1970, p. 76, citando Miguel Fernandes, 1899, p. 9.

[160] Sobre esse tipo de imprensa, ver Maria de Fátima Nunes (1994).

[161] Miriam Halpern Pereira, 1983, p. 85.

[162] Pelo Mira começam também a entrar adubos no Baixo Alentejo ocidental, nos primeiros anos do nosso século (cfr. A. Quaresma, 1986, p. 94).

relações privilegiadas com a Mina de S. Domingos, onde se procura matéria prima, exporta como lastro os adubos para o Alentejo interior, pelo Guadiana. Em Agosto de 1911 a firma "Abecassis (Irmãos) & Companhia" de Lisboa, vende ao "Sindicato Agrícola do Concelho de Mértola" "[...] mil toneladas de superphosphato de cal doze por cento de acido phosphorico soluvel em agua, ao preço de treze mil e cem reis (moeda portuguesa) cada tonelada, posto sobre o vapor no Pomarão [...] a descarga será feita por conta do syndicato, que fornecerá as competentes barcas [...]" [163] (ver Doc. nº 67). Os portos fluviais transformam-se assim em pontos de transbordo para a serra algarvia, para o Campo de Ourique ou para as serras de Mértola e de Serpa. Alcoutim construirá mesmo um novo cais (já bem entrado o nosso século mas que de pouco servirá), em função dos notáveis quantitativos de adubo chegados por via fluvial [164].

Os portos espanhóis de Sanlúcar e de La Laja são autorizados a importar (talvez mais cedo que os portugueses) adubos químicos [165]. Sanlúcar, segundo a *Estadística de Cabotaje*, recebe em 1891, 54 t de adubo estrangeiro, embora tenhamos notícia de no seu porto se desembarcar guano desde os anos 70: 31 t em 1871, 111 t em 1876, 180 t em 1886, 1186 t em 1891. Coincide este máximo com a primeira informação sobre a concorrência do adubo. Os valores do guano decrescem nas sondagens seguintes: 119 t em 1901, 85 t em 1905, 185 t em 1909. Porém, o adubo também não se encontra referenciado para estas datas. O seu transporte seria feito conjuntamente com outros produtos, já que pelas *Estadisticas de Sanidad* não se noticia qualquer embarcação transportando-o em exclusivo.

Entre a implantação da República e a I Guerra Mundial, o fenómeno ganha forma pouco a pouco. O quadro será preparatório do descrito por Duarte Abecasis para o início dos anos 20: "Da importação por longo curso e grande cabotagem pouco vai para o interior do estuário. Apenas anualmente, um vapor da empresa S. Gobain, com uma carga que foi no máximo em 1926, de 2.250 t, fundeia no Pomarão e distribui adubos para Mértola, S.ta Ana, Alcoutim, Guerreiros, etc. A importação por pequena cabotagem é que inclui em larga escala os adubos para Mértola e outros centros, distribuindo-os em Pomarão onde são levados em navios da CUF que vão buscar minérios." [166] Para 1926 esse outro fornecimento foi de 1.914 t o que dará ideia da corrente entre o Barreiro e o Pomarão. Com a repartição dos baldios há algumas tentativas de colonização e aproveitamento de áreas pouco férteis, graças à

163 ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas nº 68 do 2º Oficio*, fl. 21-22.
164 Cfr. A. Ascensão Nunes, 1985, p. 88.
165 La Laja, em Outubro de 1902 (cfr. *Boletin Oficial de la Direción General de Aduanas*, XVIII, 613, 10 de Novembro de 1902, p. 323).
166 Duarte Abecasis, 1926, p. 165.

utilização dos adubos. O tempo dirá dos perigos.

2 - A passagem do Guadiana

Para montante de Mértola o Guadiana é possível de vadear (pelo seu regime, pelas características do vale) mas, para jusante, desde a foz até onde penetram as marés, torna-se impossível sem o auxílio de embarcações. O Guadiana é então uma larga corrente que se deseja transpor (para encontrar trabalho, para se comprarem gados e mercadorias, para vigiar o país vizinho) com a ajuda do barqueiro, evitando os perigos que espreitam, os ventos encanados, as rochas cortantes do fundo, as cheias súbitas. A travessia, por diversa ao longo do vale e ao longo do tempo, observá-la-emos em cada local, anotando as alterações verificadas: os progressos técnicos, o aumento do tráfego...

A concluir a entrada "Guadiana" no seu *Diccionario Geografico*, escreve Pascual Madoz: "[...] el Guadiana comprende 1,712 leg. cuadradas [...] recibe 35 r. y riveras de alguna consideración, y 21 arroyos más notables: tiene sobre 100 molinos harineros en sus marg., 21 puentes y 20 barcas, para cuyo cómputo reunimos los dos trozos [...]" [167] Barcas tinha-as o Guadiana espanhol 20, a que haveria que acrescentar mais 10 para o Guadiana português [168]. Barcas de dimensões e tipos diversos, desde jangadas a barcos de estuário [169], controladas pelas autoridades locais e dirigidas pelos barqueiros.

A passagem dos rios integra-se no vasto conjunto da navegação fluvial em geral, daí que nem sempre seja fácil distinguir quem é barqueiro e só barqueiro. A maioria dos profissionais são-no cumulativamente: barqueiro-pescador, barqueiro-agricultor, barqueiro-comerciante ou... contrabandista. Pelo fim da primeira década de Oitocentos, contabilizavam-se em cerca de 4.000 os indivíduos ligados a actividades fluviais [170]; quase três lustros depois e só ao longo da fronteira luso-espanhola existiam perto de 300 embarcações activas, arroladas, com o fim de se controlar a entrada de cereais [171]. Em 1849, um outro importante

[167] P. Madoz, IX, 1847, p. 38.

[168] Umas 5 localizadas por A.Teodoro de Matos, para o percurso português entre Mourão e a confluência do Chança (II, 1980, mapa II).

[169] Sobre as dimensões e capacidade das barcas de passagem existentes em Portugal refere A. Teodoro de Matos: "Havia-as com capacidade para dois carros de bois aparelhados (em Ponte de Sôr), 6 cavalgaduras (Constância e Tancos), 10 cavalgaduras [...], além de um número de passageiros que podia oscilar entre 10 e 40." (I, 1980, p. 431).

[170] J. Borges de Macedo, 1971, p. 302. Este autor lembra a contribuição industrial de 1867, onde se referem 1.255 donos de embarcações fluviais (*ibid.*).

[171] *Ibid.*, p. 301. Sobre as passagens no rio Minho e as barcas em todo o distrito de Viana do Castelo, em 1844 e em 1849, ver Mário Fernandes, 1994, p. 178-181.

inquérito foi levado a efeito pelo Ministério do Reino no que respeita a este tipo de transportes. Existiam então, no distrito de Beja, 10 barcas de passagem e, no de Faro, 8 [172]. Viseu era o distrito que apresentava o mais elevado número (35) e Lisboa o menor (6) [173]. Dados pouco convincentes que dariam informações precisas para determinados casos, se recolhidas com cuidado: locais de passagem, arrematantes, montante das rendas, etc. [174]. Para o ano seguinte (1850), uma nova informação possuímos, quer para confrontar com a anterior, quer como termo de comparação entre a importância e movimento do Tejo e do Guadiana: no primeiro, entre Vila Franca de Xira e a fronteira, o rio era possível de cruzar em perto de 30 locais, entre os quais se distribuíam 44 barcas [175]; no segundo, bastará lembrarmos a informação dada por Madoz. Pelas suas características físicas, o Guadiana é um rio original quanto à sua passagem. Não sendo um dos principais eixos de ligação e, especialmente, de desenvolvimento do País, como o Tejo ou o Douro, pelas áreas que atravessa, pela sua situação de fronteira, pelo diminuto troço navegável, ele corta relações importantes que unem espaços limítrofes.

Na ausência de pontes, o único meio para atravessar o Baixo Guadiana era a barca de passagem. As barcas existiam ao longo de todo o curso mas limitar-nos-emos a descrevê-las e estudá-las desde que o Guadiana, depois de Mérida e Badajoz, inflecte para Sul e passa a constituir fronteira entre os dois reinos. Desde o Caia a Mértola as barcas interessam-nos unicamente como referência e contraponto, já que o troço de rio para jusante é bem diferente. As barcas da Câmara de Mértola ocupar-nos-ão como caso exemplar mas também original, daí o desequilíbrio no conjunto, que ganhará pela quantidade e riqueza da informação encontrada. As ligações transversais no corredor do Guadiana, entre Mértola e Vila Real de Santo António, estão representadas pelas barcas de Sanlúcar e de Alcoutim e, finalmente, uma maior atenção é dedicada às embarcações existentes na área da foz.

---

172 Para o caso das barcas de passagem no rio Mira, ver A. Martins Quaresma (1993), exemplo de estudo histórico a seguir.

173 A. Teodoro de Matos, I, 1980, p. 253.

174 A. Teodoro de Matos, refere, por exemplo, que existiam na freguesia do Espírito Santo (concelho de Mértola) duas barcas "administradas" por Manuel Penha de Aguiar e Manuel das Neves Mesquita (I, 1908, quadro entre p. 312-313). O "aristocrático" nome do primeiro barqueiro altera-se se nos recordarmos que o Manuel trabalha no lugar da Penha d'Águia, assim como o outro Manuel das Neves tem a sua barca junto à povoação de Mesquita.

175 *Ibid.*, p. 253.

2.1 - Entre o Caia e Mértola

Para montante de Mértola o Guadiana era cruzado em muitos pontos por numerosas barcas controladas pelos poderes locais. As mais importantes, há quem as veja como herdeiras das barcas romanas, estrategicamente colocadas nas grandes vias que ligavam Évora e Beja às cidades da Bética [176]. Nestas barcas, longe das influências do litoral, encontrou Octávio Filgueiras testemunhos de notáveis heranças: a relação com o interior da Península é nelas flagrante [177]. Aqui, o rio é exclusivamente rio, sem marés que o perturbem, sem tráfego marítimo que o percorra. Durante o longo período de estiagem, o Guadiana era facilmente transposto atendendo às características do seu leito e do seu vale e pelo diminuto caudal existente [178]. As passagens seriam muito mais numerosas se lembrarmos também os vaus. Não seria difícil fugir ao controlo do barqueiro, que tinha assim mais trabalho quando as àguas subiam e pessoas e mercadorias afluiam aos portos para passar. Momentos perigosos para cruzar o rio, pelas cheias repentinas, mas o barqueiro fazia-se então pagar bem.

Bastará observarmos vários exemplos de cartografia oitocentista, para nos darmos conta de que, por exemplo, nos concelhos de Moura e de Serpa (que o Guadiana limita a Oeste), para além das conhecidas barcas do Alqueva (estrada Moura-Portel-Évora), de Pedrogão (Moura-Beja ou Moura-Vidigueira) e de Serpa (estrada Serpa-Beja), muitas outras passagens existiam, como a de Moura em direção a Reguengos ou uma outra em direcção a Baleizão, de Serpa para a Salvada, etc. As passagens eram, contudo, mais numerosas em três áreas: o troço que delimita a Oeste o termo de Olivenza, junto a Juromenha, pelas muitas relações que a população dos dois lados do rio (separada desde 1801), mantinha ainda [179]; junto a Mourão-Monsaraz, pela concentração do povoamento e a ligação a Villanueva del Fresno e a Jerez de los Caballeros, e no troço entre Moura e Serpa, ligação entre as mais

---

[176] Cfr. J. Gomez de Archete, 1859, II, p. 443.

[177] Cfr. O. Filgueiras, 1980, Fig. 3 em anexo. "[...] o Guadiana também tem barcos próprios. [...] Os barcos de Moura (Ameixial), de boca hexagonal muito alongada, fundo chato, duas proas em que os bicos das rodas formam pegas, e casco arredondado [...] não se confundem com os de Montes Juntos, pois estes, mesmo tendo boca semelhante e fundo chato, assemelham-se a uma masseira com uma série de faces planas, de perfil em V cortado, de hastes muito abatidas, em todo o caso mais elevadas que as bordas da zona central [...] No Ameixial existe uma barca de passagem aparentada com o tipo de barco acima descrito, mas de proa mais curva e bico erguido, opondo-se a uma ré direita, um pouco inclinada; dispõe dum soalho alteado, sendo as bordas interrompidas na zona média para darem lugar a quatro estrados móveis [...] rema-se à frente, trabalhando os dois remos sobre *chumaceiras* bastante alteadas." (id., 1963, p. 395).

[178] Refere Eduardo Chao nos seus *Cuadros de la Geografia Histórica de España:* "Casi se seca en verano dejando grandes charcos; pero en invierno es caudaloso y se pasa por barcas." (1849, p. 20).

[179] Cfr. A. Teodoro de Matos, II, 1980, mapa II. P. Madoz especifica:"Para su paso en este transito hay 2 barcas en las ventas de ayuda y otra en Jurumena, todas de los portugueses, y cerca de las primeras el puente llamado vulgarmente de Olivenza [...] y mas abajo 2 barcas en el charco de Dona Catalina [perto de Cheles]" (IX, 1847, p. 37).

importantes vilas da margem esquerda e as capitais de distrito (Évora e Beja), elas próprias pontos de passagem para a costa e para a capital.

Vejamos o exemplo da barca de Serpa, que servia um dos itinerários mais antigos, conhecidos e movimentados, a estrada Beja-Sevilha. Para não recuarmos mais no tempo, lembremos a sua referência no foral manuelino da vila, em 1513 [180]. A administração da barca encontramo-la pelo século XVIII nas mãos do alcaide-mor da vila, que detém também a de Brinches, como as do seu homólogo de Moura dependem as de Moura, de Pedrogão e de Ardila [181]. Em meados do século XIX, as barcas de Serpa e Brinches são já administradas pela respectiva Câmara Municipal [182], à semelhança do ocorrido para a maioria dos casos, desde a Lei de 1843, que os regulamenta. Pelos anos 1870 inicia-se a construção da ponte ferroviária que ligaria Quintos a Serpa-Brinches e daí a Moura, onde o caminho de ferro só chegou em 1902 [183]. Aquando da grande cheia de 1876, temos notícia de dois desastres no local: a destruição de vários pilares da ponte já construídos e a morte do empregado do correio ao tentar passar a corrente. A ponte será reconstruída com mão de obra proveniente de todo o concelho e deu também passagem ao trânsito automóvel até há poucos anos.

2.2 - As barcas da Câmara de Mértola.

Do conjunto de barcas de passagem que localizámos no Baixo Guadiana, decidimos analisar com maior pormenor as barcas em actividade no concelho de Mértola e sob a jurisdição da respectiva Câmara [184]. Pretende-se com o estudo deste exemplo reconstituir um processo que cremos semelhante nos casos de Alcoutim ou de Sanlúcar de Guadiana, mas distinto dos de Vila Real de Santo António e de Ayamonte, onde as funções de porto fluvial se recobrem com as de marítimo.

---

[180] "E por que o direito da passagem da barca do dia na da dita vila é nossa e na paga dela se fazem muitos agravos pelas diferenças de pagas que costumam os rendeiros delas. E nós por esse respeito não podemas nisso dar de qua certa regra." (J. Cabral, 1968, p. 59 e J. Graça Affreixo, 1984, p. 63).

[181] A. Silbert, I, 1978, p. 144. Em 1789, um viajante alemão descreve deste modo a passagem: "O Guadiana tem agora, mas não sempre, a largura de um tiro de espingarda e não é navegavel. A sua profundidade nesta zona é de apenas 5 a 7 pés [...] E encontra-se aqui uma barca, que pode transportar entre 30 a 35 pessoas e que em 12 minutos faz o percurso num e noutro sentido. Treze pessoas efectuaram a travessia em 4 minutos na embarcação manobrada por 3 homens, dos quais 2 iam a remar. Este desfiladeiro é importante porque a via de Sevilha passa através de Serpa." (L Guedes, 1992, p. 178).

[182] A. Teodoro de Matos, I, 1980, quadro entre pág. 312-313.

[183] Cfr. Maria Fernanda Alegria, 1990, p. 325.

[184] Queriamos aqui agradecer a Cláudio Torres e à equipa do Campo Arqueológico de Mértola todo o acolhimento e ajuda que nos deram no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Mértola. Ver como instrumento de descrição documental o catálogo elaborado por Luís Silva.

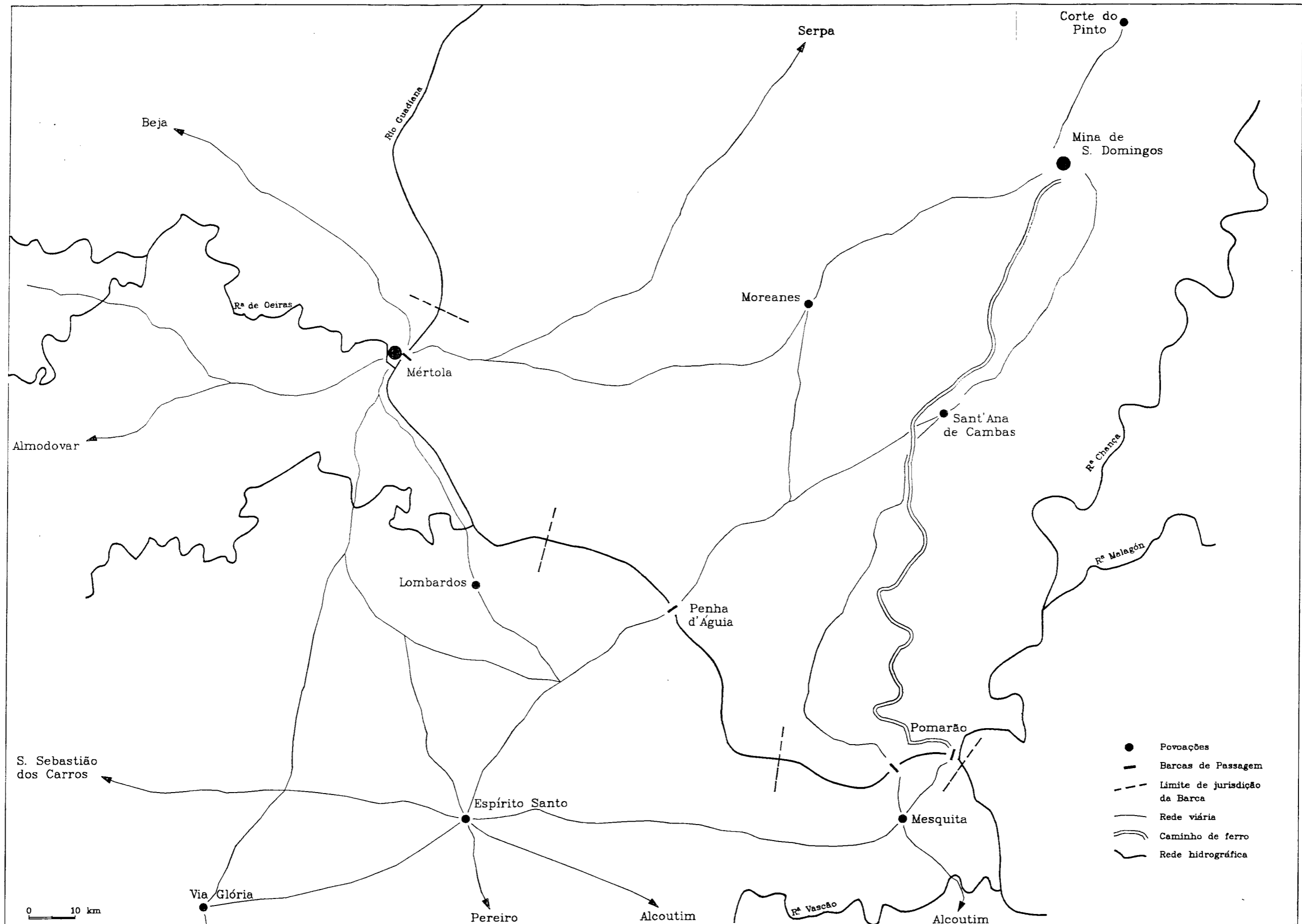
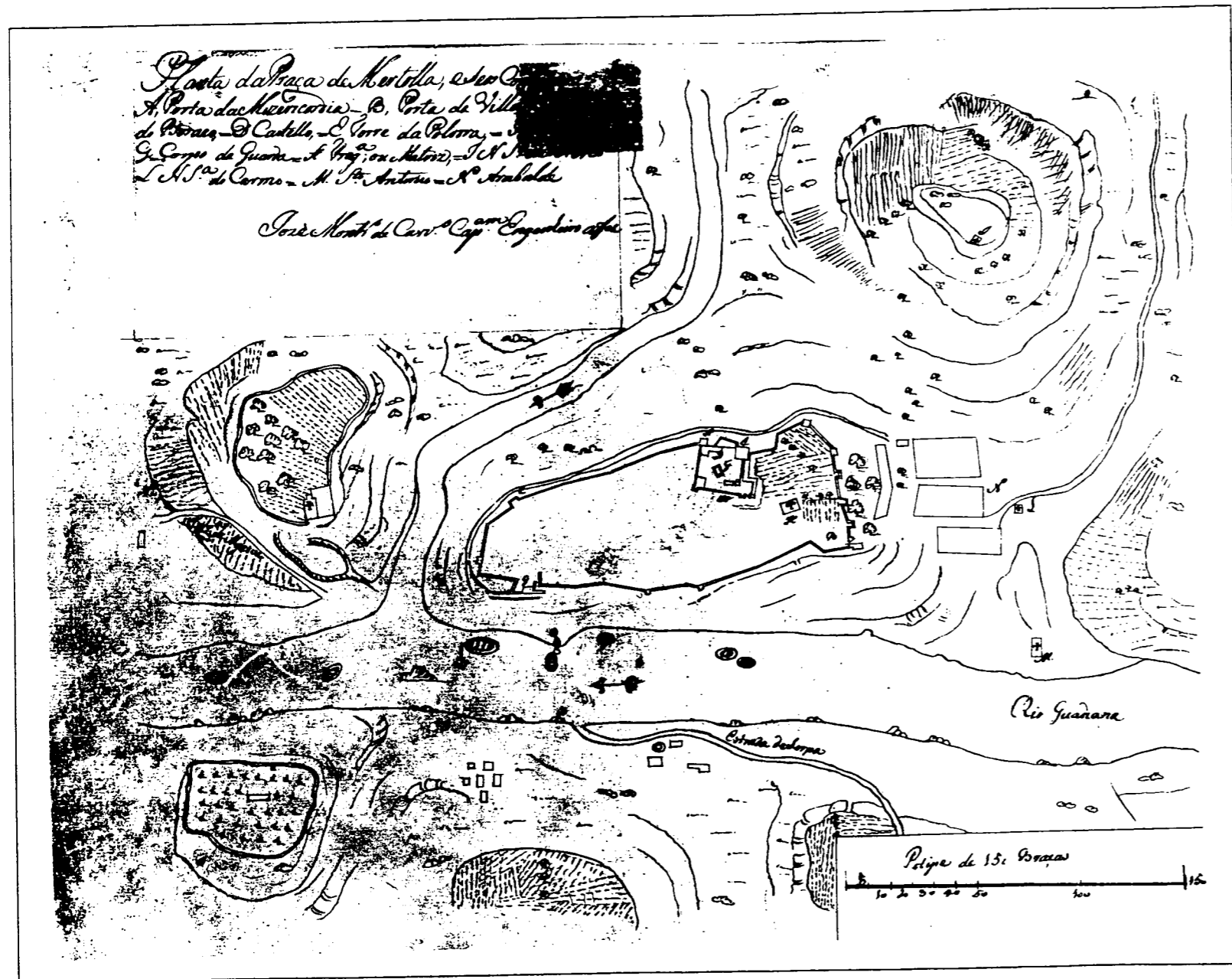
Fig. 118 – As barcas do Guadiana.

Fonte: AHM, *Escrituração diária de receita...*, Cx. A. D. 3/1 e A. D. 3/2 e *Actas...*, Cx. A. B. 1/32, fl. 33v–34.

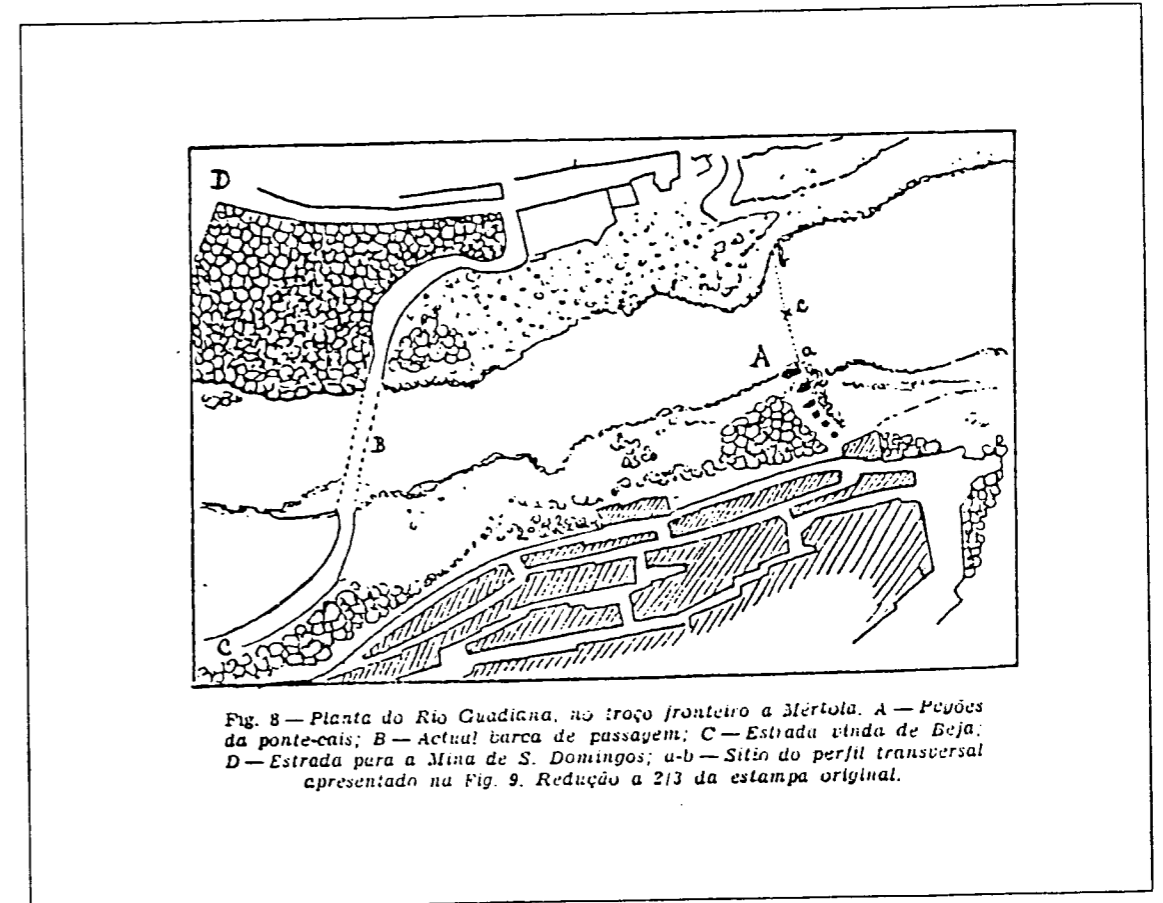
Fig. 119

Planta da Praça de Mértola

A

Fonte: *Planta da Praça de Mértola* por José Monteiro de Carvalho (s.d.), IGC, Mss 424.

Planta do Rio Guadiana

B

Fig. 8 — *Planta do Rio Guadiana, no troço fronteiro a Mértola. A — Pegões da ponte-cais; B — Actual barca de passagem; C — Estrada vinda de Beja; D — Estrada para a Mina de S. Domingos; a-b — Sítio do perfil transversal apresentado na Fig. 9. Redução a 2/3 da estampa original.*

Fonte: Luís Alves, 1956, p. 46.

a) A localização

Segundo a *Postura* de 1865 as barcas de passagem do Guadiana controladas pela Câmara Municipal de Mértola são três: a da vila, a da Penha d'Águia e a do Pomarão (Fig. 118). As duas últimas provam que novos tempos se vivem nas comunicações entre as duas margens do rio. A causa próxima é o desenvolvimento do centro mineiro de S. Domingos e do seu porto fluvial. O *Regulamento* de 1901 será mais completo na definição da localização e do espaço controlado. Às três barcas correspondem três troços de rio: a da vila tem a sua jurisdição entre os Canais (limite da navegação) e Areia Gorda; a da Penha d'Águia, entre esse local e Cabra Assada; a do Pomarão, entre Cabra Assada e a confluência com o Chança, onde a margem do rio começa a ser considerada como costa marítima, fora da alçada municipal [185]. Desta definição de espaços voltaremos a falar [186].

A localização da barca no porto de Mértola tornava-a o principal veículo de ligação ao arrabalde além rio e às povoações da margem esquerda (Fig. 119). Com o desenvolvimento do tráfego fluvial, o crescimento do novo bairro comercial junto ao porto [187] e do citado arrabalde, concentrando diversas funções terciárias, o porto da barca da vila desmembrar-se-á em dois, para chegadas e partidas "para o lado da Cambas" (§ único, nº 3, art 1º do *Regulamento* de 1901), situação que as *Posturas* de alteração de 1910 contemplarão ainda com mais pormenor (Doc. nº 50 , Primeira *Postura*, 2º).

Esta passagem do rio Guadiana, em Mértola, tem um duplo papel, local e interregional: a ela convergem fluxos de pessoas e mercadorias vindas pelas estradas de Beja e de Castro Verde em direcção aos centros mineiros, mas também à vasta área de povoamento disperso que é a Serra de Mértola e, mais longe, Serpa, Aldeia Nova de S. Bento e Vila Verde de Ficalho. Ligação também para quem tem por destino o outro lado da fronteira, as povoações da Serra de Aracena e as minas do Andevalo.

---

[185] Cfr. Decreto Lei de 1 de Dezembro de 1887, artigo 2º: "Parte marítima dos portos do continente do reino [...] o rio Guadiana desde a foz até Pomarão." (*Collecção Official de Legislação Portugueza*, 1887, p. 610).

[186] Da delimitação de troços de rios portugueses sob jurisdição de cada barca de passagem temos notícia desde a Idade Média: em "1396, el-rei D.João I, seguindo as pegadas dos reis, que lhe precederam, julgou *que as barcas, e navegajens do Douro, desde o Porto Velho té defronte do Prêdo, pertencião ao Concelho de Mem Corvo.*" (S. Viterbo, 1966, II, p. 437).

[187] No *Código de Posturas Municipais* de 1901, refere-se no Capítulo 32º, artigo 172º: "Os barqueiros ou outras pessoas que vierem vender peixe a esta villa, são obrigados [...] A vender o peixe sómente no porto da barca." (AHM, *Código de Posturas Municipaes*..., Cx. A. B. 3/2, fl. 35).

A barca da Penha d'Águia localiza-se a meio de um troço do rio em que pelo acentuado declive das vertentes das duas margens seria difícil estabelecer uma ligação ao longo da margem direita, continuando o caminho vindo de Mértola e que, junto ao vau da Bombeira, sobe aos topos aplanados e pelos Lombardos atinge uma área de maior concentração de "montes" (Roncão de Cima, Roncão do Meio, Boavista) e depois a Mesquita ou ao Espírito Santo. Perpendicular a este itinerário e vinda de Via Glória ou do Pereiro, por Espírito Santo, a ligação à margem esquerda faz-se pela barca da Penha d'Águia, para Santana de Cambas, para Moreanes e para a Mina de S. Domingos.

Esta barca é a menos importante das três pela sua localização, mas através dos valores das taxas oferecidos pelos arrematantes todos os anos vemos que nem sempre assim é [188]. Atendendo ao movimento intenso de embarcações de todos os tipos no Pomarão, difícil devia ser o controlo da exclusividade da passagem pela barca da Câmara, a que se juntavam as características de quem passava e do que passava. A Penha d'Águia teria um tráfego mais "normal", mais ligado à vida tradicional das populações da área: os gados, os produtos agrícolas, as gentes do campo.

A barca "de sempre" é a barca da vila, romana, medieval, desde que Mértola existiu e cresceu [189]; a outra de que temos notícias anteriores ao processo oitocentista de alteração do espaço é a barca da Mesquita, na estrada que pela margem esquerda se dirige para Norte de Alcoutim a Santana de Cambas e a Corte do Pinto. A localização da aldeia de Mesquita, dominando o extremo oriental do interflúvio aplanado entre os vales encaixados do Vascão e do Guadiana, explica-se pelo seu papel de controlo sobre o limite da navegação de grande calado no rio. Esta terminava na confluência do Chança, antes dos três vaus que dificultavam o acesso a Mértola [190]. A barca cruzaria o rio no início do meandro que o Guadiana faz junto ao Pomarão. O caminho que descia directamente da povoação subia a vertente da margem esquerda, aproveitando o pequeno vale que protege o lugar de Formoa, para pouco a pouco atingir os topos aplanados em direcção a Santana de Cambas. Para quem chega a Mesquita,

---

188 Em Novembro de 1905, foram oferecidos 90$000 réis pelas taxas da barca do Pomarão, 152$000 réis pelas da Penha d'Águia e 450$000 pelas da vila (*ibid.*, Cx. A. B. 1/32, fl. 33v-34).

189 "[...] é que desde tempos antigos havia entre as duas margens do rio, junto a Mértola uma carreira de barca e batel, obrigada a uns impostos, pagos muito provavelmente à ordem de Santiago." (S. Estácio da Veiga, 1880, p. 136).

190 "[...] la notice de 1758 de la paroise principale de Mértola permet d'affirmer qu'il y avait une exportation vers la région de Lisbonne. Par le Guadiana, écrit le curé, arrivent 'des caravelles de Setubal et d'autres embarcations qui chargent du blé et de l'orge...' Mais elles doivent s'arrêter à trois lieues de Mértola, au port de Mesquita. Ainsi s'explique pourquoi, en 1773, un *alvará* de 18 février a supprimé les droits payés le long du Guadiana par les grains exportés vers Lisbonne. Un tel mouvement existait toujours en 1822 [...]" (A. Silbert, II, 1978, p. 540). Referindo uma informação de 1844, diz A. Teodoro de Matos: "Ainda em meados do século passado chegavam ao porto da Mesquita, a três léguas de Mértola, "as embarcações de maior lote", carregadas com diferentes géneros para Lisboa" (I, 1978, p. 296).

atravessado o rio, o destino é Alcoutim e a Serra Algarvia ou o Espírito Santo, em direcção a Via Glória ou a S. Sebastião dos Carros e às vilas do Campo de Ourique.

Com o estabelecimento da Mina de S. Domingos a barca da Mesquita terá cada vez menos passageiros: a alteração dos circuitos é fatal para a sua sobrevivência. Recebe a Câmara de Mértola, em 1861, o seguinte requerimento de Sebastião Neves, da Mesquita: "[...] em virtude de não passar pessoa alguma na barca que o requerente tem aforada no porto da Mesquita por quanto tudo vai passar ao Pomarão tem soffrido grande perjuizo e torna-se-lhe impossível pagar o seu foro, haja por isso a Camara de providenciar a similhante respeito transferindo o exclusivismo que tem no porto da Mesquita ou pela maneira mais conveniente." [191]. A Câmara nada pode alterar e a *Postura* de 1865, ao não incluí-la na lista das barcas camarárias, só espera o seu definitivo silêncio. O barqueiro que fizera a queixa deixa a barca a um familiar que ainda a explorava em 1867 e muda-se para o Pomarão [192]. É ele o arrematante da barca daquele porto, em 1872 [193]. A barca de Mesquita terminaria por esses anos, porque Manuel das Neves devia já à Câmara, em 1867, larga soma de taxas não pagas [194].

Com a criação e o desenvolvimento do porto fluvial do Pomarão, a barca, ligando as duas margens nesse local, é de uma grande importância, em especial para os que chegam em busca das minas. O acesso na margem direita faz-se de igual modo a partir de Mesquita, um pouco mais para jusante. Na margem oposta, pequenos caminhos atingem também as povoações entre Guadiana e Chança, mas as ligações fazem-se praticamente todas através do comboio de via reduzida que desce da mina ao porto, transportando pirites, carvão, materiais, víveres e pessoas. O movimento no porto mineiro será de tal maneira intenso que em 1906, recebe a Câmara de Mértola um protesto sobre as descargas que fazem as barcas de cabotagem vindas de Vila Real de Santo António no porto da barca do Pomarão: "[...] visto que estão causando graves transtornos no embarque e desembarque de pessoas e cavalgaduras." [195]. No Pomarão, pelo encaixe do vale, o espaço é pouco para toda a procura existente. Há que partilhá-lo e nem sempre é fácil. Os problemas continuarão.

---

[191] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/18, fl. 56-56v.

[192] No contrato de compra de um terreno da margem direita do Guadiana, frente ao Pomarão, feito por James Mason em Dezembro de 1868, localiza-se a "fazenda" "entre o actual porto e o antigo de Mesquita" (ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas nº 27*, fl. 4).

[193] AHM, Cx. A. B. 1/21, fl. 85v-86.

[194] *Ibid.*, Cx. A. B. 1/20, fl. 59.

[195] *Ibid.*, Cx. A. B. 1/33, fl. 2v. Um ano depois, pede-se autorização à Capitania de Vila Real de Santo António para arranjos no mesmo porto, atendendo ao mau estado em que se encontra, pela frequência do tráfego. (*ibid.*, fl. 95v).

b) As Posturas e os Regulamentos

A necessidade de legislação municipal que regulamentasse a vida ligada ao rio era desde há muito sentida. Em sessão camarária de 29 de Maio de 1857, o presidente do município mertolense propunha que: "[...] achando-se as *Posturas* municipaes em perfeito abandono muito particularmente as de policia no porto d'esta villa, elle Presidente reclamava providencia a tal respeito, em virtude de cuja proposta deliberou a Camara pedir ao Administrador do Concelho que se achava presente que por sua parte em desempenho da lei contribuisse para a execução da boa policia" [196].

O porto da vila crescerá em movimento e os serviços das velhas barcas de passagem, para além de se mostrarem cada vez mais insuficientes, começam a revelar-se à Câmara, se bem explorados, uma fonte ímpar de rendimentos. A outra importante barca existente no concelho, a de Mesquita, sofre dos mesmos defeitos, como deixámos dito: aumento de movimento mas movimento que se lhe escapa com a criação do novo porto do Pomarão. Os problemas arrastar-se-ão ainda por quatro anos e só a 31 de Março de 1865 o presidente e os vereadores da Câmara de Mértola aprovam uma *Postura* sobre a criação de barcas de passagem no Guadiana [197] e que vigorará até 1901 [198]. Este importante documento, que reproduzimos em anexo (Doc. n.° 16), revela-se uma fonte preciosa de informação sobre produtos transportados, regime do rio, taxas cobradas, etc.

A *Postura* é composta de um preâmbulo, 9 artigos e uma tabela de 9 prescrições não numeradas, a que se acrescentarão mais 6, em Janeiro do ano seguinte. No preâmbulo lembra-se a necessidade da criação da *Postura* pelos "escassos rendimentos próprios do município" e pela procura de alternativas ao lançamento de "pesadissimas contribuições directas para acorrer à mesma despesa municipal" [199]. Encontramos desde o início uma distinção geográfica (entre duas classes de importância) na enumeração das barcas camarárias: no Art 1° fala-se, desde logo, na barca da vila e só no Art° 6° nas do Pomarão (primeiro) e Penha d'Águia (depois). Como se passa o rio e para onde se passa é também

---

[196] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/17, fl. 53.

[197] *Postura* confirmada pelo Conselho do Distrito de Beja em Maio do mesmo ano (cfr. *Ibid.*, Cx. A. B. 1/19, fl. 116v).

[198] Lê-se na acta da sessão camarária de 8 de Junho de 1901: "[...] estão escripturadas em um livro desde folhas uma até folhas quarenta e cinco todas rubricadas pelo presidente da camara, contendo o código de posturas trinta e nove capítulos e cento e oitenta e sete artigos, e o regulamento das barcas vinte e nove artigos." (*ibid.*, Cx. A. B. 1/30, fl. 61v).

[199] Recorda-se a Lei de 29 de Maio de 1843, que no seu "artigo primeiro confere às municipalidades a propriedade das barcas de passagem". Assim será considerada a de Mértola "a barca do porto d'esta villa e todas as outras estabelecidas ao longo do Guadiana n'este concelho". Os 9 artigos da primeira parte seguem de perto os items consignados na Lei: a obrigatoriedade da passagem nas barcas da Câmara, a isenção para militares e os correios, da cobrança das taxas, o pagamento reduzido para os lavradores com propriedades junto ao rio, os montantes das multas a aplicar aos transgressores, etc.

enunciado de modo distinto para cada caso. Na barca da vila transita-se "para os lados de Cambas e Oeiras, ou d'estes para o dito porto", o que quer dizer em direcção a Santana de Cambas e Mina de S. Domingos (a chamada "estrada de Serpa") ou, transposta a ribeira de Oeiras, na direcção de Alcoutim ou de Almôdovar [200]. No Pomarão e na Penha d'Águia, transita-se "d'um para outro lado do Guadiana". O espaço vivido tem menos referências à medida que nos afastamos da vila e que o vale se torna menos humanizado. Na barca da vila passa-se "a pé, ou em cavalgaduras, ou outra especie de viatura", nas do Pomarão e na Penha d'Águia passam "pessoas, cavalgaduras e gados" [201].

Sobre as tabelas das taxas faremos ressaltar as referências geográficas. No que toca aos serviços executados pela barca da vila, os preços são diferentes para quem circule para "o lado de Cambas" ou para "o lado d'Oeiras", só, com cavalgadura maior ou menor, cabeça de gado vacum e porco ou cabeça de gado miúdo. Naturalmente mais elevados, no primeiro caso. Os preços de passagem nas barcas do Pomarão e da Penha d'Águia são iguais para as referidas distinções de pessoas e de gados. A referência mais interessante é a que se prende com o regime do rio, porque todas as taxas indicadas terão a sua aplicação no caso do rio se encontrar no seu "[...] estado natural; porque havendo água de monte, que chegue a tapar o penedo grande, pagar-se-ha mais uma terça parte, e chegando a tapar a denominada ponte branca, pagar-se-ha o dobro das taxas regulares", para o caso da barca da vila [202].

As cheias são comuns nos meses de Inverno e podem, excepcionalmente, atingir valores elevadíssimos, dado o regime do Guadiana, onde a irregularidade interanual é uma das características mais marcantes. As referências para medir a altura da água frente à vila são dois marcos de todos conhecidos e visíveis ainda hoje: o "penedo grande", rochedo existente a meio da corrente (que nos aparece representado na cartografia antiga) e a denominada "ponte branca", os pilares do que nunca terá sido uma ponte mas antes um cais fortificado ou uma nora gigante, com ligação ao recinto defensivo muralhado [203]. Novamente referências mais palpáveis e vividas no que respeita à barca da vila, porque no Pomarão e na

---

200 Ao "lado de Cambas" refere-se J. Leite de Vasconcellos: "[...] dá-se à [margem] da esquerda [em Mértola] a denominação de *Da parte de Cambas* ou *Do lado de Cambas* [...] por compreender a freguesia de Sant'Ana de Cambas, com a qual concorre a de Corte-Pinto [...] Também ouvi: *Além,* do *lado de Cambas* [...] O sítio fronteiro à vila de Mértola, e adjacente ao rio, ou *Arrabaldes,* com casas de habitação, recebe os nomes de, conforme a posição de quem fala: *Arrabaldes d'além do rio* ou d'além-rio (se está em Mértola), e *Arrabaldes d'este lado* (se está na margem esquerda do rio)." (III, 1942, p. 581).

201 Nem tudo o preceituado na Lei de 1843, se cumpre na *Postura:* não encontramos referência, por exemplo, à capacidade de cada barca ou ao número de homens da sua tripulação (Art. 2° da Lei de 29 de Maio de1843).

202 Regulamentos semelhantes existiam noutros rios da bacia mediterrânea, possuidores de regimes pouco regulares, como é o caso do Ardèche, afluente da margem direita do Rodano: "La traversée en bac n'était pas elle-même exempte de dangers. Témoin, le tarif des bacs, dont les prix montent avec les eaux." (S. Levuillon, 1979, p. 201).

203 Cfr. D. Fernando de Almeida, 1976.

Penha d'Águia, levando o rio "uma terça parte, e tendo subido quatro metros, as taxas serão dobradas."

Em sessão camarária de 14 de Janeiro de 1866 foi deliberado acrescentar 6 artigos à tabela das taxas.Primeira ideia a reter é a de que os artigos respeitam exclusivamente a barca da vila, sobre os produtos que passam "para o lado da Cambas" ou "para o lado d'Oeiras". A segunda, é a de que o primeiro conjunto de artigos da *Postura* se referia exclusivamente à passagem de pessoas e de gados. Legisla-se agora para os outros produtos que com maior frequência atravessam o rio: cereais, sal, cera, peles e palha. O sistema de novos pesos e medidas, encontramo-lo em perfeito funcionamento.

Desde 1865 a 1901, data para a qual encontrámos novo *Regulamento*, muito aconteceu nos portos, às barcas, aos barqueiros e passageiros, às mercadorias transportadas. Muitas queixas recebeu a Câmara e muitos problemas teve de resolver. Encontrámos, porém, uma única proposta de alteração ao legislado. Em sessão camarária de 5 de Novembro de 1895 "Propôs o Vereador [António Eugénio] Romana que se fizesse uma *Postura* pondo por condicção aos rematantes das barcas do porto d'esta Villa: que durante a noite ficasse no outro lado além do rio um dos barcos a fim de poder passar d'aquelle para este lado qualquer pessoa que disso tivesse precisão. Foi approvado" [204]. Esta proposta do vereador Romana atesta, quer o desenvolvimento do arrabalde além rio, quer o dos núcleos mais distantes da margem esquerda: Santana de Cambas, Corte do Pinto, Moreanes e a própria Mina de S. Domingos. A proposta foi aprovada mas não cumprida e o *Regulamento* de 1901 continua a não contemplar a cláusula [205]. O processo agravar-se-á com o tempo e os barqueiros continuarão a não cumprir [206].

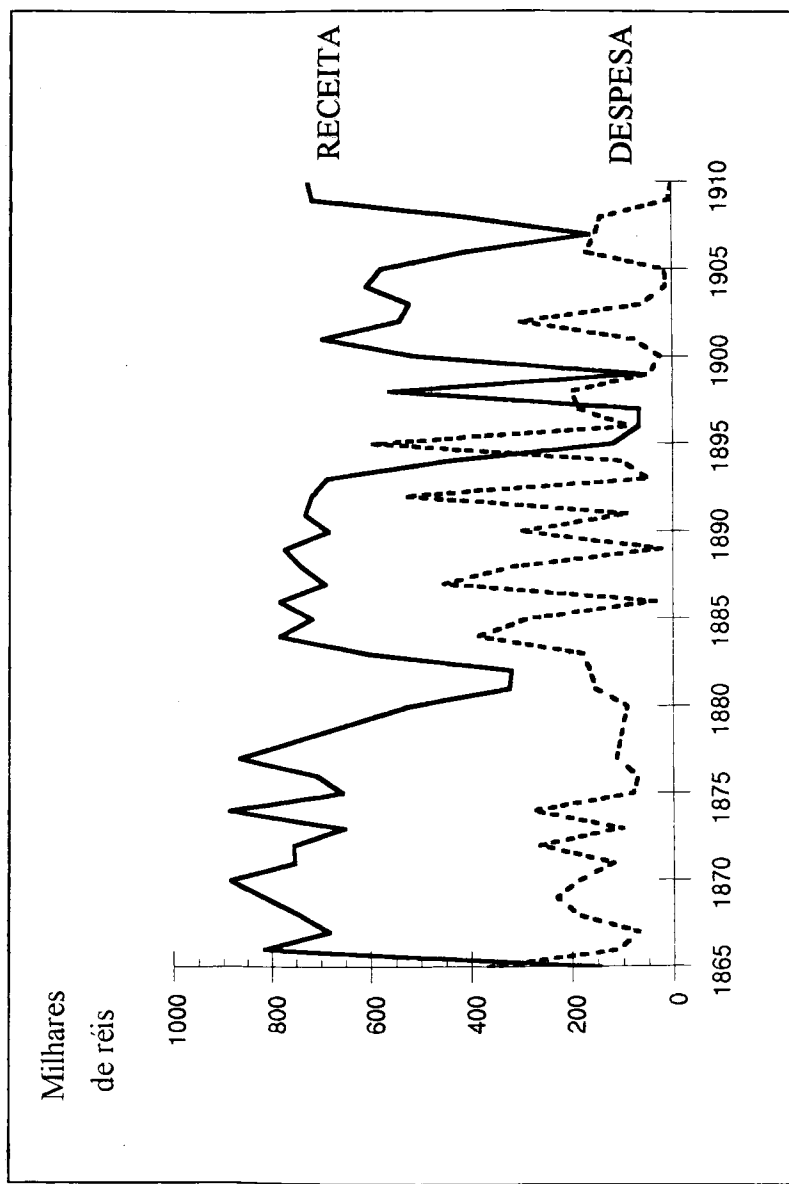
A 8 de Junho de 1901, conjuntamente com um novo código de *Posturas* referentes a diversos temas da vida municipal, foi aprovado um novo *Regulamento das Barcas de Passagem* que continha 22 artigos, 3 tabelas e 3 observações finais (Doc. n.° 50). Muito mais estruturado e minucioso que o anterior, o *Regulamento* debruça-se especialmente sobre

---

[204] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/27, fl. 189.

[205] Quatro meses depois de aprovado, a 24 de Outubro de 1901, ao serem postas em praça as taxas de passagem das barcas para o ano de 1902, delibera-se em reunião camarária que, para além das condições normais "[...] o arrematante [da barca da vila] fica obrigado a deixar ficar de noite no outro lado além do rio, uma das barcas e barqueiro para passar para esta Villa qualquer pessoa que a deshoras tenha precisão e urgencia de vir para este lado." (*ibid.*, Cx. A. B. 1/30, fl. 91v).

[206] Em Novembro de 1909, a Câmara de Mértola recebe "[...] um abaixo assignado datado de 28 d'Outubro d'este anno e assignado por alguns habitantes do lado de Cambas, pedindo para na futura arrematação das barcas de passagem se imponha ao arrematante das barcas d'esta Villa a obrigação de findo o serviço diário deixar uma das barcas amarradas na parte esquerda do Guadiana para passar d'aquelle para este lado sempre que precisassem nos termos do § único do artigo 2° do *Regulamento* das barcas de passagem." (*ibid.*, Cx. A. B. 1/34, fl. 62v). O § único do artigo 2° não diz textualmente isso, e embora seja impossível não ouvir um "brado" do outro lado, os barqueiros, no gozo do seu descanço, continuarão a fazer ouvidos de mercador.

Fig. 120 - Evolução das receitas e das despesas das barcas de passagem no Guadiana pertencentes à Câmara Municipal de Mértola, entre 1865 e 1910.

Fonte: AHM, *Cartas geraes de receita e dispesa...*, Cx. A. D. 1/11 e 1/12.

direitos e deveres dos arrematantes e da Câmara, numa clarificação de responsabilidades face às distintas despesas que envolvem as barcas. Mais do que a definição precisa de taxas ou das regalias dos passageiros, há que tentar pôr cobro à má gestão que vinha sendo praticada [207]. De facto, nos últimos cinco anos e pela primeira vez, o arrendamento das barcas havia dado prejuízo (Fig. 120).

As barcas municipais continuam a ser as mesmas - Vila, Pomarão e Penha d'Águia - mas delimitam-se agora as respectivas áreas de jurisdição, como deixámos dito. Quererá isto significar rivalidades na captação de clientela por cada uma das barcas ou um obrigar os barqueiros à vigilância mais cerrada de possíveis concorrentes estabelecidos por conta própria? Ou ambas as coisas? Agora cada um sabe com precisão o espaço que é "seu". O parágrafo único do nº 3 do Artigo 1º dá-nos uma importante informação sobre o desenvolvimento ocorrido na área do porto fluvial: "o porto de desembarque para o lado de Cambas o do costume, e o desembarque o Portinho das Negras". O movimento é cada vez mais intenso e a faixa ribeirinha especializa os diferentes micro-espaços.

Estipulam-se em seguida: horários das barcas, o que é possível nelas transportar e a obrigatoriedade da passagem do rio dentro dos limites concelhios se fazer exclusivamente nas barcas municipais, com certas excepções: fiscalização das alfândegas, trabalhos de estradas e obras públicas, e particulares que possuirem barcas próprias, nelas podendo transportar suas famílias, obreiros, domésticos e criados de lavoura [208]. Os artigos 8º e 9º esclarecem o processo de arrematação do rendimento das passagens nas barcas, o pagamento das rendas e a obrigatoriedade da apresentação de um fiador. Direitos e deveres do arrematante são em seguida e até ao final descritos em detalhe, bem como a possibilidade de sublocar o arrendamento ou a obrigação de possuir o "pessoal suficiente e habilitado" a prestar serviço em cada local [209].

---

[207] A gestão municipal não afecta apenas as barcas e é de tal modo grave que em Novembro de 1900, a Câmara Municipal de Mértola é dissolvida por decreto: "Mostrando-se o processo da syndicancia feita à camara municipal do concelho de Mértola, que por inobservancia de preceitos legaes em vigor e descuidada administração, está a sua gerencia incursa nas disposições dos nº 1º, 2º e 4º do artigo 17º do código administrativo: hei por bem, conformando-me com o parecer da procuradoria geral da coroa e fazenda, dissolver a mesma camara." (*Collecção Official de Legislação Portugueza*, 1900, p. 712).

[208] A fiscalização da exclusividade da barca municipal nem sempre é fácil. Em Maio de 1914, recebe a Câmara uma queixa do arrematante da barca da vila, sobre o não cumprimento do regulamento: "Pelo arrematante das barcas no porto desta vila foi apresentado um requerimento que será lido nesta sessão, no qual se queixa de várias pessoas sem autorização sua, utilizarem barcos próprios para condução de mercadorias de uma para outra margem do rio, em frente desta vila. A comissão deliberou oficiar a essas pessoas, convidando-as a cumprir o que perceitua o artigo 4º do regulamento das barcas, ou a fazer avença com o arrematante nos termos do artigo 6º. Parece que já chegaram a acordo, o que é muito agradavel para esta Câmara, pois não podia conformar-se com qualquer interpretação que reduzisse o rendimento das barcas de passagem, segundo o antigo uso, o que equivaleria a concorrer para o aniquilamento do rendimento que recebe pela renda das barcas." (*O Futuro de Mértola*, II, 67, 14 de Maio de 1914, p. 2).

[209] Enumeram-se os que usufruem de passagem gratuita: militares, correios e empregados das alfândegas, bem como o pároco ou outro elemento da igreja "quando vão com o Sagrado Viático". A passagem é neste caso "obrigatória e gratuita a todas as horas do dia e da noite e

As três tabelas reportam-se respectivamente: à barca da vila, às do Pomarão e da Penha d'Águia e "a todas as barcas". Nas duas primeiras estão indicados preços a aplicar no transporte de pessoas e de gados. Para os gados, as mesmas destrinças que havíamos encontrado na *Postura* de 1865: cavalgadura maior, cavalgadura menor, gado vacum e porco ou gado miúdo. Dois reparos aos preços: a quantia a pagar por uma pessoa para a passagem na barca da vila é de 10 réis, nas do Pomarão ou da Penha d'Águia, três vezes mais; o preço é também mais elevado para a passagem das cavalgaduras e gados, excepto cabeça de porco ou gado miúdo. Se a intensa frequência da barca da vila pode ser uma razão explicativa para o primeiro caso, ela é também para o segundo. O gado miúdo, sobretudo o caprino e o lanígero, que povoam as áreas pobres de pasto para Sul, será o mais assíduo frequentador das passagens do Pomarão e da Penha d'Águia. Os produtos enumerados na terceira tabela "applicavel a todas as barcas", são na sua maioria os que havíamos encontrado na primeira *Postura*: sal, cereais, peles, cera e palha. Os incluídos pela primeira vez são: a farinha, os farelos e os legumes, que atestam a especialização dos produtos transportados entre as duas margens e procurados pelas populações. Distinguem-se finalmente os carros de cavalgaduras dos tirados por bois, que seriam poucos. Para as observações finais se reservaram as referências ao regime do rio e às distintas sobrecargas a aplicar às taxas aquando da subida das águas. O legislado é em tudo semelhante ao que referimos para a *Postura* de 1865.

O *Regulamento das Barcas de Passagem* de 1901 vigorará sem modificações até 1910, altura em que por deliberação camarária de 26 de Outubro, se modificam dois dos artigos: um alargando o grupo dos isentos de pagamento, às "crianças que frequentem as escolas"; o outro, reorganizando as áreas de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, face ao crescimento do "Arrebalde" da vila "novo e progressivo bairro [que] constitui actualmente a principal artéria commercial da mesma villa". Estas alterações são uma prova mais de que o porto fluvial continuava a crescer e com ele, o desenvolvimento de Mértola, quer do ponto de vista económico, quer do ponto de vista social.

c) As barcas

No livro da *Escripturação diária da receita e despeza virtual do Concelho de Mértola*, encontramos a seguinte indicação referente ao dia 9 de Abril de 1866: "Pela despesa das barcas para o Guadiana que se mandou pagar a Vicente Bomba de Faro -

---

preferivel a todo e qualquer outro serviço."

368$000." [210]. A decisão havia já mais de um ano que fora tomada. Agora as barcas estão compradas. A despesa da sua compra representou cerca de 15% das despesas feitas durante esse ano pelo município mas este capital inicial rapidamente foi recuperado.

As barcas são quatro: uma para o Pomarão, uma para a Penha d'Águia e duas para o porto da vila, onde o movimento de pessoas e de mercadorias é mais intenso. Especialmente para a passagem de pessoas, foi também comprado um bote mais leve e rápido. As barcas, como construção naval são as "anónimas barcas de passagem" no dizer de Octávio Filgueiras [211], semelhantes a um grande número de outras em funcionamento no Sul do País, numa época em que a informação, comunicações e transportes são cada vez mais fáceis [212]. A atestar a pouca originalidade das do Guadiana estão os locais onde foram construídas e a residência dos seus construtores: Faro, Olhão e Vila Real de Santo António. Os estaleiros do litoral algarvio, onde se concentram mão de obra, materiais, maquinaria e capitais, virados exclusivamente para a construção de embarcações, são os locais capacitados para fornecer estas modestas barcas fluviais, mas que representam um trabalho demasiado especializado para os carpinteiros das vilas ribeirinhas [213].

Em média, de 6 em 6 anos, a Câmara de Mértola teve de adquirir uma nova barca nos estaleiros do Sul [214]. Pelos respectivos preços (superiores em mais de 3 vezes) apercebemo-nos também que a dimensão das barcas da vila era muito superior à das existentes no Pomarão e na Penha d'Águia, daí também a referência a "barca grande" quando se fala das do porto da vila. Depois do conjunto inicial, adquirido em Abril de 1866 e da barca grande e bote em 1873, decidiu a Câmara em sessão de 14 de Março de 1882 adjudicar a construção de nova barca grande a José Peres de Vila Real de Santo António, por 170$000 réis [215]. Um exemplo do preço elevado das barcas do porto da vila. A próxima compra, quatro anos depois, foram duas barcas e um bote, mandadas construir a António José de

---

[210] Cfr. AHM, *Contas geraes da receita e despesa...*, Cx. A. D. 1/11, fl.52. A quantia referida não é confirmada por uma terceira fonte, a *Conta corrente da Câmara...* (*ibid.*, Cx. A. D. 2/1, fl. 92). Indica-se aí o preço de 362$000 réis, pelo pagamento "das barcas de passagem a Vicente Bomba de Faro".

[211] O. Filgueiras, 1963, p. 395.

[212] Cfr. Luis Chaves, 1958, p. 32.

[213] Sobre os centros algarvios de construção naval afirma Carminda Cavaco: "[...] a construção naval, sempre modesta, estava afastada da fronteira: as maiores embarcações construíam-se em Tavira e Olhão e nesta vila trabalhavam, em 1889, cinco constructores." (II, 1976, p. 327).

[214] Os preços da construção parecem ter diminuido proporcionalmente até ao fim do século: em 1873 uma barca grande e um bote foram comprados a José dos Santos, de Olhão, por 194$000 réis (AHM, *Conta corrente...*, Cx. A. D. 2/1, fl. 148). Quase trinta anos depois, foi pago a Joaquim José Honrado, de Castro Marim, quantia idêntica, por idêntico trabalho (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/30, fl. 118). Na primeira década do século, os preços começam a aumentar: uma barca nova para a Penha d'Águia, pela qual se havia pago 30$000 réis em 1901, custou à Câmara quase o dobro em 1907.

[215] *Ibid.*, Cx. A. B. 1/24, fl. 102 e *Escripturação diária...*, Cx. A. D. 3/2.

Sousa, de Vila Real de Santo António, por 225$000 réis [216]. Oito anos depois, as embarcações do porto da vila precisavam novamente ser renovadas [217].

Mas falemos do "bote de passagem de pessoas" [218] que depois se transformará num "barco para passagem de pessoas e cavalgaduras". Um edital datado de 16 de Agosto de 1895 (Doc. n.º 41), dá conta com todos os pormenores do tipo de embarcação que se pretende: "[...] correspondente a treze e meio covados da antiga e especial medida dos callafates, de largura 2,55 m correspondente a cinco covados da mesma especial e antiga medida, e de pontal 0,7425 m, correspondente a 27 pullegadas portuguesas da antiga medida. 2º Que o referido barco deverá ser feito com taboado do norte da grossura de 0,0344 m correspondente a pullegada e quarto, deverá ter de grossura de braços e cavernas, 0,0825 correspondente a tres pullegadas e vinte duas casas de madeira. 3º Que o mesmo barco deverá ser alcatroado em todas as juntas de madeira, ser forrado, ter tres bancadas, tres estrados e bem assim uma prancha para a entrada e sahida de cavalgaduras." [219] Este barco de quase 7 metros de comprimento, quando as barcas do Pomarão e da Penha d'Águia tinham cerca de 8, foi construída por José Peres de Vila Real de Santo António, pela quantia de 90$000 réis [220].

Em 1901 foi comprada uma nova barca para o porto da Penha d'Águia, por 30$000 réis, em 1902 uma outra para o Pomarão, por 48$000 réis [221], e no mesmo ano "barca e batel para a passagem no porto d'esta villa pela quantia de 190$000 rs", obra adjudicada a Joaquim José Honrado de Castro Marim [222]. A barca da Penha d'Águia resistiu seis anos. A 17 de Fevereiro de 1907 a Câmara decidiu que "se mandasse fazer a Manuel Mariano [...] pela

---

216 Refere-se na acta da sessão camarária: "Foram abertas as cartas de proposta para a construção das duas barcas e bote para o serviço das passagens nos três portos do Guadiana, verificando-se que forão licitantes, José Peres calafate de Villa Real obrigando-se à feitura das três embarcações por trezentos mil réis - António José de Sousa também da mesma villa compromettendo-se por duzentos e vinte e cinco mil réis - António Peres da mesma villa obrigando-se por dozentos e oitenta mil réis - E sendo António José de Sousa o licitante por menos preço foi-lhe adjudicada a construção das referidas três embarcações com as condições constantes no edital publicado [...]" (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/25, fl. 151v).

217 Já em Setembro do ano anterior (1891) "[...] disse o presidente [em sessão camarária] que, attento o mau estado em que se achavam as barcas da Câmara, não podendo continuar com o serviço de passagem nos portos, as havia mandado concertar; tendo para substituir qualquer das barcas que estivesse em concerto, mandado comprar uma lancha." (*Ibid.*, Cx.A.B. 1/27, fl. 143v). Da compra de tal lancha nunca encontrámos notícia e a compra e reparação de barcas continuou a ser uma preocupação constante.

218 Em sessão de 16 de Julho de 1895, decide a Câmara: "Que se mande concertar por conta da Câmara as barcas da mesma, visto estar em pessimas condições de serviço o bote da passagem de pessoas no porto d'esta villa, se mande fazer um novo com as dimenções do existente, devendo-se dar esta obra de empreitada afim de ser feita por pessoa que por menos preço a fizer." (*ibid.*, Cx. A. B. 1/27, fl. 172).

219 AHM, *Registo de editaes*, Cx. A. B. 3/1, fl. 7v-8.

220 Proposta concorrente com as de João Martins Pereira, de Olhão (150$000 réis) e de Vicente Peres de Vila Real de Santo António (100$000 réis) (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/27, fl. 184). Os estudos sobre a construção naval nos pequenos portos escasseiam. Ver para Portugal *v. g.* B. Amândio sobre os estaleiros de Esposende e de Fão (1989) e, como estudo do fenómeno à escala regional, J. Heath para os East Midlands no séc. XIX (1974).

221 *Ibid.*, Cx. A. B. 1/30, fl. 54 e 112.

222 *Ibid.*, fl. 118v.

quantia de 55$000 rs" nova barca [223]. Não sabemos se a barca chegou a ser feita (continuando a funcionar a velha) ou se o trabalho apresentado por Manuel Mariano não foi de boa qualidade. O certo é que a Câmara de Mértola afixa em 1911, um edital datado de 14 de Julho, onde se "Faz saber que deliberou mandar fazer uma barca para passagem de pessoas e cavalgaduras no serviço do porto de Penha d'Águia, a qual deve ser construida de boa madeira, própria para construcção de barcas e ter as seguintes dimensões. Comprimento 8 m - Largura 2,60 m - pontal 0,75 m e 22 casas de madeira." [224] Quatro anos depois precisará de arranjos de fundo: "[...] a barca da Penha d'Águia levando estopa e pregos poderá aguentar até ao fim do ano [...]" [225] Já alguns meses antes, ainda em 1914, *O Futuro de Mértola* dera notícia de novo "bote de passagens" em serviço no porto da vila, entregue pelo arrematante e construído pelo nosso conhecido Joaquim José Honrado, por 80$00 escudos [226].

As barcas de passagem do Guadiana, quer pela intensidade de tráfego, quer pelo regime do rio, precisavam, para além de serem renovadas periodicamente, de cuidados constantes de manutenção. Todos os anos a Câmara despendia importantes somas em serviços diversos (Fig. 120), somas que se agravam pela natureza dos materiais utilizados que há que mandar vir e pelo pagamento da deslocação dos profissionais especializados a que há que recorrer. As despesas são compensadas pelo pagamento das rendas a que há que somar, periodicamente, a venda das barcas e de botes antigos [227]. Vejamos alguns exemplos sobre a manutenção das barcas, retirando deles informação relacionada com o que circula no rio, de onde vem e para onde vai: o espaço a dependência criado pela existência das barcas de passagem.

Desde uma compra de madeira em Olhão, feita por Manuel Lavrador, de Mértola [228], que uma ligação se parece manter com aquele próspero centro do litoral. É o calafate José dos Santos, de Olhão, quem é encarregue do amanho das barcas em 1870 e em 1872, trabalho realizado no ano seguinte, por outro profissional com a mesma naturalidade,

[223] *Ibid.*, Cx. A. B. 1/33, fl. 42v. A decisão havia já algum tempo que fora tomada porque, no livro de *Registo de editaes* e com data de 13 de Novembro de 1906, pudemos ler: "Faz saber [a Câmara] que tendo deliberado mandar fazer uma barca nova, para a passagem de pessoas e cavalgaduras, no porto da Penha d'Águia, barca esta que deve ser egual à que está em egual serviço no porto do Pomarão tanto nas suas dimensões, como na sua construcção, solidez e qualidades de madeiras, convida por este, quaesquer pessoas que queiram fornecer a dita barca." (*ibid.*, Cx. A. B. 3/1, fl. 79v).

[224] *Ibid.*, fl. 103v.

[225] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/39, fl. 68v.

[226] Mértola, II, 67, 14 de Maio de 1914, p. 2. Três meses depois o mesmo periódico informa que "Já foi entregue pelo arrematante a barca que a câmara resolveu construir, achando-se a fazer serviço no porto desta vila. A Comissão entende que deve ser vendida no mais breve tempo a antiga barca de passagem no mesmo porto." (II, 82, 27 de Agosto de 1914, p. 2).

[227] Cfr. AHM, *Escripturação diária da receita e despesa...*, Cx. A. D. 3/1 a 3/8.

[228] AHM, *Conta corrente...*, Cx. A. D. 2/1, fl. 115.

António de Sousa [229]. De Olhão será um dos concorrentes à construção da nova barca de passagem para o porto da vila, em 1895, João Martins Pereira [230].

Diz-se em acta camarária de 9 de Junho de 1908: "Que achando-se a barca do porto d'esta villa em estado pecimo para poder navegar, e não sendo os concertos de que precisa de naturesa a serem feitos pelos carpinteiros d'aqui que authorizavam o vice presidente a mandar vir um calafate para ver o que a barca precisa." [231] Em Mértola, como no Pomarão, só é possível fazer arranjos menores pelos carpinteiros locais [232]. Encontramos numerosas referências a permanentes trabalhos executados por esses operários e pagos pela Câmara, à frente dos quais citamos José Barão, que durante quase dez anos é chamado como especialista de tais tarefas [233]. Para além da carpintaria, precisam as barcas de ferragens, cordame, alcatrão e breu, materiais que chegam pelo rio e são adquiridos aos diversos comerciantes estabelecidos na vila [234].

Vejamos, finalmente, como exemplo, o processo para o amanho das barcas do Pomarão e da Penha d'Águia, no ano de 1900. A 17 de Abril, a Câmara decide: "Que constando achar-se em mau estado de serviço a barca de passagem do porto da Penha d'Águia, se mandasse examinar por um calafate, para depois dar informações desta, a Câmara deliberar sobre o que na mesma, se devia fazer." [235] Quatro meses depois a ordem parece não ter sido executada. Determina-se agora que o calafate a chamar examine também a barca do Pomarão [236]. A informação do calafate chega finalmente em Setembro: "[...] que a barca e bote do porto d'esta villa e a barca do Pomarão se achavam em estado de receber consertos; e a barca da Penha d'Águia não podia já seportar concertos pelo máu estado em que se encontrava." A Câmara delibera consertar as primeiras e comprar uma nova para o porto da Penha d'Águia "[...] porque a referida barca da Penha d'Águia não está capaz de continuar

---

229 *Ibid.*, fl. 161.

230 AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/27, fl. 184. No início da I Guerra é Olhão o porto algarvio que mais e maiores embarcações constrói: 45, totalizando 126 t, enquanto os portos concorrentes de Tavira e de Faro, lançaram à água 43 (53t.) e 28 (83t.) respectivamente (Thomas Cabreira, 1918, p. 157).

231 *Ibid.*, Cx. A. B. 1/33, fl. 132.

232 A 28 de Agosto de 1900, decide a Câmara: "Que se mande um calafate examinar as barcas da Penha d'Águia e Pomarão a fim de se conhecer os concertos que ellas precisam."(*ibid.*, Cx A. B. 1/29, fl. 98v).

233 AHM, *Conta corrente...*, Cx. A. D. 2/1. H. Dussourd enumera para o caso do Loire diversas actividades ligadas às embarcações fluviais: "[...] on trouve tout un ensemble de professions sans lesquelles celle-ci n'aurait pas été posible. En effet il fallait construire les bateaux, les réparer et fabriquer tous les accessoires indispensables, des clous aux cordages en passant par les voiles et les outils de première nécessité." (1985, p. 101).

234 Assim, Francisco José Pereira fornece à Câmara pelos anos de 1866-67, barricas de alcatrão e breu; Tomás António Moraes, ferragens durante mais de dez anos; Bartolomeu José Alves e João da Palma, remos e amarrações (*ibid.*). A especialização geográfica dos ofícios ligados ao rio foi estudada para vários cursos de água europeus. Ver *v.g.* M. Maréchal (1976) para o Eyre, via de acesso fluvial a Bordéus.

235 AHM, *Actas...*, Cx A. B. 1/29, fl. 79v.

236 *Ibid.*, fl. 98v.

em serviço, sendo da máxima urgencia a collocação de outra no indicado porto, causando qualquer demora prejuizo à Câmara e ao publico que alli constantemente passa." [237], o que só virá a ocorrer nos primeiros dias de Maio do ano seguinte [238].

d) Os barqueiros

O ofício de barqueiro no concelho de Mértola, à semelhança com o que ocorria no resto do País, é uma tarefa que com os novos tempos tende a estar cada vez mais controlada e a burocratizar-se. Com a *Postura* de 1865 mas, sobretudo, com o *Regulamento* de 1901, direitos e deveres de quem está ligado às passagens das barcas encontram-se clara e pormenorizadamente prescritos. O negócio é rendoso, por isso a cadeia começa no fiador, continua no arrematante e termina nos barqueiros e seus ajudantes [239]. O fiador é um personagem que ganha importante estatuto pelo *Regulamento* de 1901. As suas responsabilidades perante a Câmara são enormes, por isso se procura um bom "padrinho", por isso se fica a dever um não pequeno favor [240]. O arrematante pode sublocar as barcas "em uma ou mais pessoas", o que complica ainda o processo [241]. Dois anos depois de aprovada a *Postura*, em Junho de 1867, lavra-se no Cartório Notarial de Mértola uma "Escritura de sociedade para exploração das barcas de passagem da Câmara de Mértola, estabelecidas no rio Guadiana." (ver Doc. nº 18). Os arrendatários das três barcas concelhias unem-se a três negociantes da vila e a um marítimo, dividindo receitas e despesas [242]. A sociedade não parece ter tido muito êxito.

A primeira obrigação do barqueiro é "acudir promptamente ao chamamento de qualquer pessoa que precise da barca para passar". Ela é a que logicamente, ao não ser cumprida (e tão facilmente ela não o é), levanta mais protestos do público [243]. Falámos dos

---

237 *Ibid.*, fl. 101v.

238 *Ibid.*, Cx A. B. 1/30, fl. 54.

239 O parágrafo único do artigo 16° do *Regulamento*, que estipula as obrigações dos barqueiros, conclui: "A transgressão de qualquer das disposições d'este artigo obriga os arrematantes a reprehenderem severamente os barqueiros, e reincidindo estes são immediatamente despedidos dos serviços das barcas para não mais poderem servir n'ellas, sem prejuizo da responsabilidade criminal em que os barqueiros porventura incorram."

240 Em Fevereiro de 1872, recebe a Câmara de Mértola um requerimento de Sebastião das Neves, do monte da Mesquita "[...] pedindo que Manuel António da Cruz d'esta villa seja exonerado de fiador e principal pagador da renda do producto da barca de passagem do Pomarão, de que o requerente foi arrematante perante a Câmara para o corrente anno económico, e que em lugar do referido fiador lhe seja aceite José Gomes d'esta mesma villa." (AHM, *Actas...*, Cx A. B. 1/21, fl. 85v-86).

241 Em Novembro de 1871, recebe a Câmara um requerimento de Manuel António da Cruz "[...] d'esta villa, expondo que pretende sublocar o arrendamento do producto das barcas de passagem do porto d'esta villa, de que fora arrematante em praça para o corrente anno." (*Ibid.*, Cx. A. B. 1/21, fl. 65v).

242 ADB, Cartório Notarial de Mértola, *Livro de Notas nº 14 do 1º Oficio*, fl. 38v-40.

243 Em sessão de 28 de Fevereiro de 1868 recebeu a Câmara "Um ofício do Director do correio d'esta villa queixando de que o barqueiro da

pedidos (e reclamações) da população do arrabalde além rio e da margem esquerda em geral, para que uma barca e barqueiro permanecessem durante a noite do lado de lá, frente ao porto da vila. Na base estará o não cumprimento do dever dos barqueiros em acorrer à chamada de quem deles precisa. Os barqueiros vivem na vila e o seu trabalho começa ao nascer do sol. Barca e barqueiro além rio, implica más condições ou despesa de alojamento para quem cumpra o serviço. Por isso se arrasta o processo [244].

Apesar das sanções não serem de desejar (Artigos 17° a 20°), também nunca é fácil nem rápido comprovar as queixas e elas são tão mais difíceis de julgar se se relacionam com o tratamento "delicado" ou não que o barqueiro teve para com o passageiro (alinea b), se aquele proferiu "palavras obscenas" ou praticou "actos offensivos da moral pública" (alinea c), se a paragem a meio caminho foi ou não para assustar as senhoras (alinea d) ou, finalmente, se os géneros transportados conjuntamente com os passageiros eram para estes "nauseabundos" ou "repugnantes à vista ou ao contacto" (alinea e). Homem de rio (como homem de mar) não é homem de salão, por isso a Câmara procura regulamentar o seu comportamento social, supomos que com pouco sucesso.

O barqueiro não é senhor de grandes posses e os pagamentos a efectuar periodicamente à Câmara (desde o *Regulamento* de 1901, em quatro prestações anuais), não são fáceis de cumprir nas datas estipuladas, já pelo regime do rio, já pelas variações dos fluxos de passageiros relacionados com o trabalho variável das minas ou no campo, já pela concentração em determinadas épocas dos produtos agrícolas a transportar [245].

Se "os amanhos, concertos, reparos, benfeitorias e alcatroação das barcas, serão feitos à custa da Câmara", os "pequenos concertos, compra e concerto de remos, serão feitos à custa dos arrematantes" (Art 14°). Mais despesas, maiores cuidados que quem lida com as embarcações deve ter. A manutenção das barcas, não há que cumpri-la só em função da Câmara e dos seus *Regulamentos*. Não podemos esquecer o rio, que é o pior inimigo do barqueiro. Há que conhecer as suas correntes, quando ele está "no seu estado natural", a força e altura das suas cheias, o poder e a mudança cíclica das marés que sobem além da vila, as pedras cortantes do fundo nos períodos de estiagem.

---

barca d'esta villa Pedro Belem não queria passar o condutor da mala para esta villa que vinha de S. Domingos. A Câmara encarregou o Vice-Presidente de providenciar para se não repitão taes faltas." (AHM, *Actas...*, Cx A. B. 1/20, fl. 109v).

[244] Mas nem só sobre as barcas da vila chovem protestos. Em Janeiro de 1912, Manuel António Rodrigues, dos Lombardos, queixa-se ao presidente do município "[...] do mau funcionamento da barca do porto da Penha d'Águia, que o obrigara a esperar numa das margens cerca de 2 horas por o barqueiro o não vir passar embora soubesse que elle o estava esperando." (*ibid.*, Cx A. B. 1/35, fl. 30).

[245] Todos os anos as *Contas de receita e despesa...* registam no apartado respeitante à "receita ordinária da renda das taxas das barcas" notas como a referente ao ano económico de 1867-68: "[...] não se pagaram ainda 204$250 rs do anno anterior" (AHM, *Contas de receita...*, Cx. A. D. 1/12, fl. 58v).

Barqueiros e arrematantes das rendas das barcas de passagem no concelho de Mértola entre 1861 e 1905.

Nome	Barca	Data
Sebastião das Neves	Mesquita	1861
Manuel das Neves	Mesquita	1867
Manuel Pereira	Penha d'Águia	1867
Bartolomeu José Pereira	Vila	1868
Pedro António Belém	Vila	1868
José Francisco Camacho	Vila	1868
José Francisco Camacho	Penha d'Águia	1868
Manuel Pereira	Penha d'Águia	1868
João da Palma	Pomarão	1868
Sebastião das Neves	Pomarão	1868
Manuel António da Cruz	Vila	1871
Sebastião das Neves	Pomarão	1872
Abilio Bandeira	Vila	1873
José Pereira	Penha d'Águia	1873
Sebastião das Neves	Pomarão	1873
Francisco da Costa Caxatra	Vila	1883
Manuel Pereira	Penha d'Águia	1883
Francisco António Machado	Pomarão	1883
João António Machado	Pomarão	1901
João António Machado	Pomarão	1905
Manuel Domingos Braisinha	Penha d'Águia	1905
André Barão	Vila	1905

O saber dos homens do rio transmite-se de geração em geração, de pai para filho, de pescador para barqueiro, de barqueiro para barqueiro. Encontrámos poucas referências a ligações de família mas elas claramente existiam [246]. Em 1861, Sebastão das Neves é barqueiro no porto da Mesquita, lugar que troca pelo porto do Pomarão, onde o encontramos em 1872 [247]. Na barca da Mesquita ficou, pelo menos até 1867, Manuel das Neves, seguramente um familiar seu [248]. No quadro anterior arrolámos os arrematantes e barqueiros encontrados nas *Actas da Câmara*, nos *Livros de Receita e Despesa*, etc., mas em

[246] Fenómeno que se encontra estudado para numerosos rios estrangeiros. Ver *v. g.* A. Noël, 1984.

[247] AHM, *Actas...*, Cx. A.B. 1/18, fl. 56 e Cx A. B. 1/21, fl. 85.

[248] *Ibid.*, Cx A. B. 1/20, fl. 59.

especial nos livros de recenseamento militar [249]. Ele será um ponto de partida para a história dos barqueiros de Mértola, que fica por fazer [250].

e) O tráfego

São os "viandantes" os principais protagonistas da passagem do Guadiana e especialmente para eles existe um batel no porto da vila, o que não quer dizer que não passem nas outras barcas, juntamente com mercadorias. Se a *Postura* de 1865 nada referia sobre esta situação, o *Regulamento* de 1901 preocupa-se com a segurança e bem-estar dos passageiros [251]. Nas barcas todos passam: homens, mulheres e crianças, os comerciantes, os lavradores da vila, os mineiros, os criados de lavoura. Nesta sociedade rural, em que os processos de estratificação são postos em causa face ao rápido crescimento demográfico que ocorre, são pequenos indícios como este que indiciam alterações. Em 1865, ao redigir-se a primeira postura, ninguém lembrou requintes de civilidade.

Através dos diversos aspectos da legislação camarária temos notícia de alguns desses grupos sociais que, por direitos e deveres para com o município ou os barqueiros, surgem mencionados. O mais importante é o ligado ao sector primário: os lavradores (em especial os que possuem terras junto ao rio) e os seus "obreiros", "trabalhadores"ou "criados de lavoura". Pelas passagens frequentes a que se vêem obrigados "podem avenar-se com as camaras ou com os arrematantes das barcas conforme, forem estes ou aquellas que tenham a seu cargo esse serviço." Omissos ficam na legislação os migrantes sazonais para a monda ou para a ceifa, mas omissa é a maioria, como imaginamos ao lembrar-nos dos outros grupos e sobretudo de quem faz e para quem é feita a lei. Os que trabalham nas minas, quer no complexo português de S. Domingos, quer nas diversas explorações espanholas ou espalhadas por toda a província de Huelva, nunca os encontrámos a passar as barcas, e eles chegam de todo o lado e partem para novos locais. O trabalho mineiro não é seguro nem

[249] A profissão de "maritimo" apresentada pelos mancebos isentava-os de serviço militar, mas não encontrámos em Mértola excesso de profissionais como pela mesma época em Constância, o que leva a Câmara local a decidir que "maritimo é das costas do mar ou praias do mar" e que os do Tejo " não exercem mais do que hum serviço fluvial." (cfr. A. Matias Coelho, 1991, p. 11). Em acta da sessão camarária de 26 de Abril de 1868 lê-se: "Procedeo-se [...] ao recenseamento dos maritimos para a Armada e isto em presença da relação enviada pelo Capitão do Porto de Villa Real de Santo António e da lei de dois de Julho de 1867, resultando não ficar recenseado individuo algum por se acharem todos comprehendidos nas isenções do artigo dezanove da mesma lei, do que se lavrou esta declaração para constar." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1 20, fl. 120).

[250] Ver para a barca de Alcoutim-Sanlúcar de Guadiana a lista correspondente elaborada por José Varzeano (1994, p. 21).

[251] "Quando n'uma barca se transportar gados ou cavalgaduras, não será permittido ir n'ella pessoa alguma, além dos donos, conductores ou guardas desses gados ou cavalgaduras."(§ único do art. 3°). E mais adiante, no Art. 16°, alinea e): "Os barqueiros são obrigados [...] a não metter nas barcas, juntamente com os passageiros, quaesquer objectos ou generos nauseabundos, repugnantes à vista ou ao comntacto."

fixo. Ao conduzir os "viandantes" o barqueiro arrisca-se a transportar um dos grandes perigos para as isoladas comunidades da área: a doença. A cólera e a febre amarela grassam repetidamente de um lado e outro da fronteira que se fecha através dos "cordões sanitários". Os barqueiros são obrigados a suspender o seu trabalho [252].

Notícias há-as também dos que não pagam as taxas: em 1865, os militares e os empregados do correio; estes, o pároco, os funcionários da alfândega e os das obras públicas, desde 1901. Damo-nos assim conta da reestruturação do funcionalismo público iniciada com a Regeneração mas que tanto tarda em chegar ao locais mais longínquos. Após a República, esses privilégios estendem-se às forças militarizadas - Guarda Nacional Republicana [253] - e às crianças que frequentam a escola. Aqui, o programa defendido pelos ideólogos do novo regime rapidamente passa à prática.

Depois das pessoas, as cavalgaduras e o gado. De tal modo assim é que na *Postura* de 1865, há que acrescentar as tabelas das taxas quase um ano depois, a fim de contemplar as mercadorias: cereais, peles, cera, etc. No *Regulamento* de 1901, cavalgaduras e gado e ... pessoas são taxados conjuntamente, enquanto os "produtos" formam uma tabela única e à parte, como deixámos dito. Num concelho de solos pobres e um coberto vegetal já de si escasso mas cada vez mais reduzido pelas queimadas, pelos carvoeiros e pelos mineiros, a criação de gado revela-se como um dos factores chave da economia de toda a comunidade. Através dos regulamentos das barcas a importância dada aos distintos tipos de gado não corresponde à importância que cada um deles assume na vida da população do concelho. A passagem do rio é um acidente no percurso da rede viária, daí que os animais de tiro e de carga sejam os mais citados e alvo de legislação mais elaborada: "cavalgadura maior", "cavalgadura menor" e "gado vacum" [254]. No *Regulamento* de 1901 fala-se de carros de bois ou de cavalgaduras, embora os primeiros não fossem numerosos na área [255]. Os bovinos deviam pertencer maioritariamente à sub-raça mertolenga e os regulamentos lembram sempre se há ou não crias de mama [256]. Finalmente, o porco e o "gado miudo" (cabras e ovelhas).

[252] E por tal pedem indmnizações aos municípios, como o faz o barqueiro de Alcoutim, em 1854 (A. Ascensão Nunes, 1993, p. 12).

[253] Notícia *O Futuro de Mértola*, a 7 de Maio de 1914: " Foi comunicado a todos os arrematantes das barcas que de futuro não devem negar passagem gratuita à Guarda Nacional Republicana, quando em serviço, ficando assim esclarecido o § 2 do artigo 4° do Regulamento das barcas de passagem (II, 66, 7 de Maio de 1914, p. 2; cfr. AHM, *Actas...*, Cx. A.B.1/37, fl. 59v).

[254] Nas observações suplementares à tabela n° 3 do Regulamento e como exemplo do pormenor e atenção postos nesta norma, esclarece-se na 2°: "Quando as saccas a que se refere a tabella n° 3 forem conduzidas em cima de cavalgaduras que vão nas barcas, nada pagarão."

[255] Cfr. Fernando Galhano, 1973, p. 42. Sobre os dois tipos de carros, esclarece: "Pelo virar do século estavam em uso no Alentejo,carros de bois de dois modelos. Um, mais antigo, de eixo móvel e rodas de miúlo e cambas, conhecido vulgarmente por carro *chião* ou *carro manchego* ou *macho*. Outro, com rodas raiadas de eixo fixo, a que chamavam *carreta*. [...] O carro chião desapareceu totalmente; e da carreta, que o foi substutuindo, restam hoje em uso apenas raros exemplares no Alto Alentejo, no litoral alentejano, e em algumas zonas do Algarve."(*ibid.*).

[256] "Gado mertolengo - É uma variedade ou sub-raça do tipo alentejano; distinguindo-se especialmente por ter a cabeça menos comprida, a armação embora grande ainda, menor e mais delgada na base que a do Alentejano, atirando para a mesma projecção; e pela côr que é mais

Eram estes três últimos, mas sobretudo os ovinos e os caprinos, que faziam a riqueza do concelho [257]. Porém, a sua passagem duma para outra margem devia ser pouco frequente.

É bastante diminuta a lista dos produtos discriminados nas tabelas das taxas: cereais, sal, cera, peles e palha, na *Postura* de 1865; os mesmos, a que se acrescentam a farinha, os farelos e os legumes, para 1909. Os cereais, a farinha, os farelos e a palha, denominações várias para produtos que giram exclusivamente em volta de uma mesma actividade e cultura agrícola; o sal, que chega do litoral e se distribui a partir do rio pelas duas margens; a cera e as peles, que são os produtos da "serra". A novidade são os legumes, que das hortas junto ao rio e em torno da vila, abastecem os novos núcleos relacionados com as minas em crescimento acelerado. A grande falta é a referência ao peixe, mas os pescadores têm barcos próprios e desembarcam numa ou noutra margem. Maior incógnia será o peixe salgado, que chega do litoral algarvio, mas esse, descarregado no porto de Mértola abastece a vila, porque para abastecer a margem esquerda, o porto de chegada deve ser o Pomarão, e daí é levado por caminho de ferro para a Mina de S. Domingos e distribuído pelo interior.

Deixando porém as tabelas das taxas a pagar e percorrendo os textos dos regulamentos, conseguimos encontrar alguns produtos mais. No caso do de 1901, fala-se do transporte de "materiais" para construção? Fala-se de géneros "nauseabundos" e "repugnantes". Carne? Peles semi-tratadas? Lixos? E, claro, dos "artigos" e"objectos" que acompanham os passageiros, desde a gaiola do canário ao armário da cozinha. Há é que saber convencer o barqueiro.

f) A Câmara e as barcas

Pelo Decreto de 13 de Agosto de 1832 foram considerados bens nacionais ou de uso geral, as estradas, rios navegáveis, etc. o que deixava, em princípio, grande liberdade de

---

retinta e como que alarão acerejado; e porque é mais bem aprumado de membros, e êstes mais delgados e de unha rija, sendo mais ligeiro e veloz na locomoção. Aparece maior número de indivíduos desta sub-raça no Baixo Alentejo, nas terras de Mértola e, no Algarve, nas de Alcoutim e Martim-longo (e talvez de Mértola e Martim-longo derive o nome que tem de mertolengos); nas terras enfim que abeiram ao Guadiana e por todo o litoral leste do Algarve, sendo aqui onde se deparam as reses mais encorpadas; estendendo-se semelhante gado ainda pela Espanha fronteira (provincia de Huelva) que parece ser o seu principal solar." (S. B. Lima, 1919, p. 213).

[257] Os ovinos representavam 66% do total existente de cabeças de gado e, sobre os caprinos afirma-se também no *Recenseamento Geral dos Gados*, de 1870: "Ainda hoje é de bastante importancia no districto de Beja a producção e creação do gado caprino, de que se aufere excellente resultado pelo aproveitamento que esta especie pecuária faz das terras matagosas e alcantiladas que circundam o baixo Alentejo, especialmente nos limites d'elle com a provincia do Algarve e com os terrenos de Hespanha, e que não produzem pastagens susceptiveis de serem mais vantajosamente aproveitadas por outros gados." (1873, p. 42). Com base nas respostas paroquiais do *Dicionário Geográfico*, A. Silbert delimita para o século XVIII a área mais densamente percorrida pelos rebanhos de caprinos: "Son importance est visible dans la Serra d'Algarve autour d'Alcoutim, dans la Serra de Mertola, dans celle de Serpa et ses prolongements vers le Nord. Dans un espace que l'on pourrait somme toute appeler les pays du Guadiana." (II, 1978, p. 649).

acção e decisão aos homens do rio [258]. Só que de facto assim não acontecia: as Câmaras que já em parte controlavam os serviços de barcas de passagem, continuaram a fazê-lo, e a Lei de 1843, tentando regulamentá-los o mais possível, veio dar cobertura a essa situação. Durante toda a segunda metade do século XIX se fazem diversas e infrutíferas tentativas para retirar essas regalias aos municípios, mas o problema não era fácil e as câmaras dificilmente cederiam uma das suas principais fontes de receita.

Pelo Decreto Lei nº 5.703, de 10 de Maio de 1919, e segundo o seu artigo 57º, são "abolidas quais quer licenças, rendas, taxas e posturas passadas ou cobradas na área da jurisdição marítima pelas Câmaras Municipais", mas só na área da jurisdição marítima porque, segundo o Decreto Lei nº 5787-III da mesma data: "Nas correntes que atravessam os respectivos concelhos, compete às Câmaras Municipais estabelecer Barcas de Passagem, ou adjudicar a sua exploração nos termos da Lei de 29 de Maio de 1843." [259]

Do processo anual do arrendamento das barcas à evolução geral da citada relação, ela própria somatório desses processos anuais, vai uma grande parte da vida fluvial do Guadiana na área de Mértola, onde todo o habitante participou directamente [260]. O processo inicia-se normalmente em Novembro com a saída do edital que anuncia as condições e estabelece datas para a arrematação em praça pública das três barcas: Vila, Pomarão e Penha d'Águia [261]. Tudo deve estar concluído antes de finais do ano e nem sempre é facil: o licitante pode oferecer um preço tão baixo que a Câmara se recusa a conceder as taxas das barcas [262] ou não haver mesmo licitante [263]. As taxas vão à praça novamente, o que implica recomeçar

[258] Jaime Affreixo, 1939, p. 411.

[259] Jaime Affreixo, que temos vindo a seguir nestas notas sobre a legislação referente às barcas de passagem, lembra as contradições em toda esta sequência na legislação promulgada e comenta: "Que pretendem as Câmaras com a faculdade de deliberar sobre as barcas de passagem nos seus concelhos? Beneficiar apenas os cofres municipais. Numa palavra - as Câmaras querem uma receita. E sempre assim quiseram - sem lei, com lei, e contra a lei. O barqueiro era uma mina. Vinha de mão em mão, de sr. edil para sr. edil, mirífica fonte de farto produto sem nenhuns encargos. As Câmaras limitaram-se a pôr as Passagens em arrematação anualmente e a receber-lhe o preço." (Jaime Affreixo, 1939, p. 417-418).

[260] O artigo 8º do *Regulamento* de 1901, diz taxativamente: "A camara poderá estabelecer o serviço de passagem nas barcas fazendo-o por conta própria ou por arrematação, e terá o número de embarcações que as necessidades públicas exigirem." E, no § 1º: "A arrematação do rendimento das passagens nas barcas será feita por annos civis, e em hasta publica, precedendo annuncios com vinte dias de anticipação pelos menos." O anterior *Regulamento* era omisso quanto à matéria mas este artigo 8º do de 1901, não faz mais do que legislar um uso já aceite. Encontrámos desde 1881 editais que anunciam essa arrematação anual das taxas das passagens das barcas (AHM, *Registo de Editaes*, Cx. A.B.3/1).

[261] Por exemplo, em 1897, a Câmara: "Faz público que no dia 25 do corrente mes pelas dez horas da manham, à porta dos Paços deste concelho, se hade proceder à arrematação em hasta publica, das taxas por passagem nas barcas dos portos d'esta villa, Penha d'Águia e Pomarão e será preferido na adjudicação, o licitante de menor preço, se esse preço convier à Câmara." (*ibid.*, Cx. A. B. 3/1, fl. 18).

[262] Em sessão camarária de 4 de Outubro de 1867, informa-se que para a barca do Pomarão: "[...] um licitante que offereceo 15$000 réis de renda até ao dia trinta de junho seguinte, e que por ser um offerecimento tão insignificante não se resolveo [o vice-presidente da Câmara] a entregar a mencionada renda." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/20, fl. 91v).

[263] Como ocorreu em 1867, para a barca do Pomarão (*ibid.*, fl. 89v).

todo o processo [264].

Aceites as regras, estabelecidas as rendas, a Câmara espera que os direitos e deveres de arrematantes e barqueiros se cumpram e que as quantias sejam pagas na devida altura [265]. Pela evolução das ofertas dos arrematantes por cada uma das barcas poderemos ter noção da importância dos fluxos que ocorrem naqueles pontos de passagem.

Rendimentos anuais das barcas do Guadiana (réis).

	Vila	Penha d'Águia	Pomarão
1866	210$000	39$000	90$000
1873	607$000	72$000	101$000
1883	260$000	195$000	350$000
1905	90$000	152$000	450$000

Fonte: AHM, *Escripturação diária de receita...*, Cx. A. D. 3/1 e 3/2 e *Actas...*, Cx. A. B. 1/32, fl. 33v-34.

Assim, durante as décadas de 60 e 70, a barca da vila é a mais lucrativa: duas vezes mais que a do Pomarão, em 1866, e seis vezes mais, em 1873. A barca da Penha d'Águia apresenta-se com valores muito baixos. Pelos anos 80, coincidindo com uma "alta" na exploração dos minérios e consequentemente na circulação fluvial, a barca do Pomarão passa para a primeira posição, lugar que mantém em 1905, um dos pontos culminantes do *boom* da exportação de pirites [266]. Pela mesma data, a taxa da barca da vila é arrematada em praça por um valor muito baixo: 90$000 réis. As *Posturas* de alteração de 1910, vêm confirmar os problemas que existem com a barca e o porto e tentar resolvê-los [267]. O fenómeno reflecte-se nos valores atribuidos à barca da Penha d'Águia: a população mineira acorre, há maior circulação de bens nos caminhos da "serra", S. Domingos é sem dúvida o grande centro polarizador de toda a área.

O negócio seguro das barcas não é afinal tão rendoso e a margem de lucro, depois

---

[264] Cfr. *Ibid.*, Cx. A. B. 1/28, fl. 94v e *Registo de editaes*, Cx. A. B. 3/1, fl. 15, 18 e 21.

[265] Segundo o *Regulamento* de 1901, em quatro prestações: a primeira paga no dia 1° de Abril, a segunda no 1° de Junho, a terceira no 1° de Outubro e a última a 31 de Dezembro. Estipulam-se também as penas para o não pagamento mas os atrasos não eram esporádicos.

[266] J. C. Garcia, 1989-b, p. 126-127.

[267] Na apresentação do orçamento suplementar apresentado na sessão camarária de 21 de Junho de 1911, diz-se sobre as "Barcas - cuja receita no orçamento ordinário é de 430$265 rs, e cujo rendimento é de 745$705 rs sendo portanto a differença de rendimento para mais de 315$449 rs, a qual é depois de deduzida a terça e de uma para a viação, se reduz a 189$270 rs a favor das despesas geraes do municipio que transportamos para o orçamento supplementar, o que fazemos sem o menor receio, visto que, além da Câmara ter os seus contratos legalmente garantidos, os arrendatarios são dignos da sua mais absoluta confiança" (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/35, fl. 37v).

de se manter alta e forte por perto de dez anos (1867-1878), tinha vindo a baixar, já pelo decréscimo progressivo das rendas oferecidas pelos arrematantes, já pelo aumento das despesas pagas pela Câmara, respeitantes às barcas (Fig. 120). As barcas novas e os arranjos nas velhas são cada vez mais dispendiosos nas duas últimas décadas do século, e tudo culmina com 4 desastrosos anos para o "deve-haver" das barcas (1895-1899). Má gestão generalizada que se reflecte também aqui. O *Regulamento* de 1901 tentará solucionar muitos dos problemas, mas até quando?

"Por velha que seja a barca passa a vau" lembra o *Dicionário* de Moraes, mas neste Guadiana de Mértola, que as marés não deixam baixar na estiagem, a vau é impossível passar. A Câmara sabia disso e antes dela quem a antecedeu no controlo daquele espaço, que o rio não dividia, antes ligava. A administração das passagens do Guadiana é assim um dos meios de possuir o espaço. Ao fiscalizarem-se pessoas, gados e mercadorias, obrigados a afluir e a transpor o obstáculo físico em locais determinados, sabe-se quem circula e o que circula numa área que se pretende vigiar e organizar [268]. A evolução das características desses fluxos ao longo do tempo e as repercussões espaciais que eles implicaram, a evolução dos meios empregues para a passagem e, finalmente, o grupo social que executa essas tarefas, forneceram-nos dados importantes para a compreensão do Baixo Guadiana.

2.3 - A ligação Alcoutim - Sanlúcar de Guadiana

A passagem do Guadiana entre Alcoutim e Sanlúcar de Guadiana foi desde tempos medievais, local privilegiado e concorrido: acções militares, comércio e contrabando, migrações de trabalho. As barcas são fixadas por Duarte Darmas nas *vistas* que tira de Alcoutim, no início do século XVI. Do lado português, a Alcoutim convergiam os itinerários Norte-Sul, vindos de Mértola, de Castro Marim ou de Tavira mas, especialmente, os Oeste-Leste, da serra, sendo o principal o que percorre o interflúvio entre Vascão e Foupana, ligando ao Pereiro e a Martim Longo.

[268] A autonomia destas barcas municipais está também patente através da sua não dependência, até bastante tarde, em relação à autoridade marítima da área ou qualquer outro orgão do poder central. Em sessão camarária de 10 de Julho de 1883, um dos vereadores deu conta "[...] de que recebera aviso por um marinheiro dos barcos de fiscalização de Villa Real de Santo António para que as barcas de passagem da Camara fossem matriculadas na capitania do porto d'aquella villa. E entrando a Camara em duvida se a lei obrigava à matricula por não serem barcos de navego resolveu que se consultasse a reducção do Direito." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/25, fl. 10v). O Decreto Lei de 1 de Dezembro de1887, regulamentará a matéria em definitivo: "Qualquer barco para navegar, tem de se vistoriar e registar na estação marítima ou na hidráulica conforme a área, e aí o arrais tirar a carta, os tripulantes as cédulas, e fazer-se a matricula da tripulação." (Jaime Affreixo, 1939, p. 416).

Na margem espanhola, Sanlúcar de Guadiana possue situação semelhante como ponto mais baixo de uma bacia colectora do espaço organizado. À vila convergiam diversos caminhos. Atravessando o Andevalo, chegava de Sul a estrada que de Ayamonte passava em Villablanca e San Silvestre de Guzmán, paralela ao Guadiana mas interior. De Niebla, chegava-se via Trigueros, San Bartolomeu de la Torre e Villa Nueva de los Castillejos. Do Norte, de Paymogo por Puebla de Guzmán e El Granado. Uma importante ligação era a que cruzando o Chança, um pouco a montante da sua foz, seguia para Serpa, pela Serra de Mértola, alternativa paralela mais ocidental ao itinerário Lisboa-Sevilha, descrito por Fr. Anastásio de Santa Clara, por Paymogo, Santa Barbara, Cabezas Rubias, Callanas, Valverde e La Palma del Condado [269].

O valor geoestratégico das posições militares de Alcoutim e de Sanlúcar mantém-se até à primeira metade do século XVIII. As guerras da Restauração e da Sucessão de Espanha, que assumiram na área características de guerrilha permanente [270], esvaziaram a faixa fronteiriça e retiram-lhe parte da importância demográfica e económica. A pouca largura do rio entre as povoações permitiu com facilidade a sua travessia [271]. Da barca para a passagem de pacíficos viandantes e mercadorias, encontramos referências no foral manuelino concedido à vila [272], e ela manter-se-á activa durante os atribulados e pouco seguros séculos XVII e XVIII [273]. A. Teodoro de Matos não a cita no rol de 1849 [274] mas, um ano depois de instituída a *Postura* das barcas de Mértola, em 1866, a Câmara de Alcoutim toma idêntica decisão. A arrematação é feita por Sebastião Peres, da vila, por 12$700 réis, sob as seguintes condições:

---

[269] Fr. A. de Santa Clara, 1807, p. 62. O intinerário está representado na *Carta militar das principaes estradas...* de 1808, ou no *Mapa itinerário...* de Cabanés, de 1829.

[270] F. Nuñez Roldán, 1983-a e 1985, p. 175-190.

[271] Temos notícias de já em 1337 um exército castelhano ter atacado e pilhado Alcoutim, chegando através de uma ponte de barcas, construída na ocasião (R. Amador de los Rios, 1891, p. 626-627). O mesmo voltará a acontecer em 1683 (Alberto Iria, 1956, p. 162), vinte anos depois de uma incursão portuguesa a Sanlúcar e ao Andevalo, comandada pelo Conde de Schmberg, governador da província do Alentejo, que chegou a ameçar Sevilha (cfr. P. Madoz, XIII, 1849, p. 741). *O Mercvrio Portuguez* dá noticias detalhadas da campanha nos meses de Maio e de Junho de 1666.

[272] J. Varzeano, 1994-a, p. 20.

[273] O Barão von Wiederhold procura em vão em 1789, entre Alcoutim e Sanlúcar uma ponte, que o mapa de Tomás Lopez lhe indica (cfr. L. C. Guedes, 1992, p. 130).

[274] A. Teodoro de Matos, I, 1980, quadro entre pág. 312-313.

"1º Deve largar do porto logo que tenha bancada completa, isto é, que haja quatro pessoas a passar ou que uma se responsabilize pelo pagamento das quatro; 2º Não deve levar mais de cinco réis às pessoas da vila, dez às da freguesia e vinte aos de fora dela; 3º Pela passagem de cavalgaduras levará por cada uma oitenta réis, incluindo a carga e condutor; quando porém a bagagem exceda o peso de quinze quilos, levará mais cinco réis por cada quinze quilos que excedam; 4º É obrigado a conduzir gratuitamente qualquer ofício desta para aquela banda e bem assim a ir, seja a que hora for, a Sanlúcar, quando a necessidade o obrigue, sem que pelo seu trabalho possa exigir mais de oitenta réis. 5º É obrigado a passar com agua de monte quem quizer ir àquele lado, levando contudo barcagem dobrada e só poderá levar ajuste, quando a cheia monte o cais; 6º Finalmente, é-lhe concedido, querendo, levar aos espanhóis o mesmo que pelo barqueiro espanhol se exige aos portugueses." [275]

Ainda que reproduzida brevemente, esta *Postura* suscita-nos dois comentários geográficos. O primeiro prende-se com os preços que os utentes têm de pagar em função do seu local de residência, e eles aumentam, naturalmente, com a distância: para quem é da vila, da freguesia e de fora da freguesia. Os "outros" são os espanhóis, e esses pagam o que nos fazem pagar a "nós" quando passamos na barca "deles". Informação que nos deixa sem saber quantias mas, atendendo ao movimento, elas deviam regular-se pelas cobradas para as gentes da vila. O segundo comentário relaciona-se com a alteração do nível das águas, aquando das cheias. O preço a pedir ao viajante é mais elevado, mas em Alcoutim, ao contrário do que vimos para Mértola, é estabelecido um limite mínimo para a altura das águas. Para ser considerada "água de monte" ela tem de tapar o cais. Os barqueiros não perdiam ocasião para tirando partido do rio "assaltarem" a bolsa de quem passa.

As importantes passagens do Guadiana no concelho de Alcoutim não eram porém no porto da vila, onde a autoridade e o fisco verificavam pessoas e mercadorias. Para jusante, mas especialmente para montante, onde a serra se tornava mais áspera e o rio mais estreito e inóspito, o contrabando era uma constante. Já o refere Fr. João de São José nos finais do século XVI: "Destas serras se passa infinito gado pera Castella atravessando o rio Guadiana por cima de Alcoutim posto que os reys de Portugal tem defeso isto com grandes penas, mas como o interesse desta passagem he muito, a tudo se aventurão os homens." [276]

Pelo século XIX continuaria a passagem do gado que a serra produzia em abundância mas também os outros produtos típicos da área: a cera e o mel, o figo, as madeiras, o trigo [277]. Em sentido contrário chegavam mercadorias como o tabaco e os

---

[275] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 29-30. Num recente artigo sobre a barca de passagem de Alcoutim, regista o mesmo autor todos os arrematantes entre 1850 e 1894 (J. Varzeano, 1994-a, p. 21).

[276] Cit. J. Romero Magalhães, 1970, p. 120.

[277] Carminda Cavaco, 1976, I, p. 58. Segundo o *Recenseamento Geral dos Gados* de 1870, exportaram-se nesse ano por Alcoutim: 161 cabeças de gado bovino, 459 de gado lanígero e 3.031 de gado caprino (1873, p. 242-243).

tecidos, mas também gado, se por cá faltava [278]. A corrente cruza-se com embarcações supostamente de pesca, mas também a nado [279], dando origem a episódios de tiroteio com as patrulhas da Guarda Fiscal que vigiavam a partir dos seus postos ao longo da raia. O passar clandestino do rio, porém, não incluía só o transporte de bens. As condições económicas destes concelhos fronteiriços são miseráveis. A falta de trabalho e as cíclicas crises de fome são frequentes. Uma das soluções é emigrar e, pelo Guadiana de Alcoutim, passam os ranchos a trabalhar nos campos do Andevalo e da costa, por ele fogem os refractários ao serviço militar [280].

Mas olhemos para a margem espanhola, voltando um pouco atrás. Apesar da jurisdição dos senhorios da costa sobre o Andevalo, a barca de Sanlúcar de Guadiana pertencia pelos meados do século XVIII a Manuel Estévez Sierra, o maior proprietário da área, rendendo-lhe 1.100 reales [281]. A vila era um pequeno aglomerado que além da barca e barqueiro tinha, para navegação e pesca no rio, em 1752, mais 6 pequenas embarcações. Pelo final de Setecentos, a sua alfândega será autorizada a importar cereais de Portugal [282]. Restabelecida a paz, logo temos indícios das crises que afectam áreas limítrofes. O socorro em trigo enviado de um lado para o outro do rio continuará ainda pelo século seguinte. Madoz ao descrever o Guadiana, não deixa de referir a barca de Sanlúcar para a passagem a Alcoutim [283], barca agora gerida pelo Ayuntamiento, cujo processo de arrematação e contrato seguirá de perto os das portuguesas de Mértola ou Alcoutim. Diz o edital, que põe em praça as respectivas taxas: "Con autorizacion del Sr. Gobernador civil de esta provinca, se saca à la subasta publica para el ano vinidero de 1857, la renta de arbitrio municipal impuesta sobre la Barca de pasaje establecida en el puerto de esta villa para el fronterizo de la de Alcoutin, en Portugal, sirviendo de tipo para la admision de proposiciones la cantidad de 769 reales 25 centimos, celebrandose su primer remate en los estrados de este Ayuntamiento el dia 8 de enero próximo, á las 8 de su noche, y e 2° para la mejora de 10 por 100 el 16 del mismo à la propria hora. Lo que se hace saber para la inteligencia del público y de los que quieran tomar parte en dicha subasta. Sanlúcar de Guadiana 28 de diciembre de 1856 - El Alcalde, Melchor Tenorio." [284]

---

[278] Cfr. *Boletim da Guarda Fiscal*, 9, 1901, p. 520.

[279] Lembra A. Ascensão Nunes na sua monografia sobre Alcoutim: "Muitas vezes a passagem ilícita era feita a nado, às "cargas" para o que usavam indumentária própria, feita na região, e que evitava a deterioração dos produtos." (1985, p. 102).

[280] M. Gonzalez-Rothvoss y Gil, 1962, p. 563.

[281] F. Núñez Roldán, 1987, p. 423.

[282] *Ibid.*, p. 140.

[283] P. Madoz, IX, 1847, p. 37.

[284] *Boletin Oficial de la Provincia de Huelva*, 1, 2 de Janeiro de 1857, p. 4.

A importação e exportação feitas pela alfândega de Sanlúcar em meados e fins do século XIX são sintomáticas da área emissora, dos mercados a que se destinam os produtos, das necessidades da vila e do seu *arrière pays*. Madoz enumera os produtos saídos e entrados em 1845: no primeiro grupo, a aguardente, o arroz, o açúcar, o presunto, os tecidos (de lã, algodão e seda), o papel e o chumbo; no segundo grupo, a cera, os ovos, as madeiras [285]. A informação que possuímos, referente a 1888, fala de cereais (trigo), carne e banha de porco, como produtos exportados [286]. Ao incremento do movimento mercantil de que nos damos conta por este pequeno exemplo do Baixo Guadiana, mas que se estendia aos transportes fluviais em geral no quadro da Península Ibérica, juntar-se-á o afã legislador da segunda metade do século [287].

2.4 - As barcas na área da foz

Ao estudarmos a passagem do Guadiana junto à foz não podemos restringir a análise à ligação Ayamonte - Vila Real de Santo António. A densidade de povoamento na faixa costeira é talvez a principal razão para que as barcas de passagem se multipliquem, quer no troço imediatamente a montante, quer nos numerosos canais das áreas de sapal e *marismas*, quer ainda nos cursos de água mais próximos.

a) A ligação Ayamonte - Vila Real de Santo António

A passagem fluvial entre o extremo da margem direita do Guadiana e Ayamonte datará do estabelecimento de uma aglomeração de povoamento português junto à foz do Guadiana. A passagem Castro Marim - Ayamonte existia muito antes mas, om uma maior segurança na costa e a sedentarização de um núcleo de pescadores-agricultores formou-se Santo António de Arenilha, povoação da qual a vila do Marquês será herdeira. D. João III

[285] P. Madoz, XIII, 1849, p. 741.

[286] R. del Castillo, III, 1894, p. 522.

[287] Em 1897, Portugal e Espanha acordam diversos princípios sobre a matéria, entre os quais respeitar os privilégios que cada país concede à sua navegação fluvial, "[...] estos constituyen únicamente una medida de regimen interior, que en ningún caso puede afectar á la orilla opuesta, teniendo, por lo tanto, como unico objeto la exportación, esto es, el transporte para la margen fronteriza, para lo cual tendrá derecho exclusivo la barca privilegiada, no pudiendo, sin embargo, el consesionario de esta oponerse á que tal exportación se verifique por otra barca cualquiera, portuguesa ó espanola, siempre que, á titulo de indemnización, reciba cuota." E acrescenta-se: "Cada barca que goce de privilegio tendrá que llevar izada, mientras dure el servicio que haga, una bandera con los colores de su nación, y en el centro de ella una P de color negro, indicando que disfruta privilegio." (*Boletín Oficial de la Dirección General de Aduanas*, XIII, 414, 30 de Abril de1897, p. 80). Assim deveriam navegar as barcas de Sanlúcar de Guadiana e Alcoutim mas... quando se cumpriram as leis nos países ibéricos? Já então não, seguramente!

concedeu-lhe carta para ter barca de passagem para Espanha [288], mas a "vileta" não sobreviverá por muito tempo. Pelo século XVIII temos notícia da barca existente em Ayamonte para passar a Portugal, rendendo à Marquesa de Astorga, 670 reais [289]. As comunicações deviam fazer-se preferencialmente com Castro Marim mas à medida que Vila Real de Santo António crescia, aumentavam os fluxos de passageiros e mercadorias entre a nova vila e a cidade espanhola [290].

Após as invasões francesas e da guerra civil, períodos de forte tensão junto à linha de fronteira, as comunicações entre as margens tendem a normalizar-se [291]. Em 1846 o naturalista e botânico Heinrich Willkomm [292] visita o Algarve descrevendo com minúcia a pitoresca travessia do Guadiana, entre Ayamonte e Vila Real: "Um leve batel remado por dois hercúleos pescadores aiamontinos balançou-me cedo em hora matutina sobre o largo rio até à margem portuguesa. Repousando pachorrentamente no barco, eu observava atentamente a fronte de Villareal que se aproximava cada vez mais e que, vista de Espanha, se parece com um enorme palácio. É que as casas estão construídas inteiramente do mesmo modo, com vários andares de altura, e estão enfileiradas, bem juntas, umas às outras numa linha direitinha na margem do Guadiana." [293]

Pelos anos 50 e 60, com o início da exploração mineira e o afluxo de gentes à costa, as ligações entre as duas margens não cessam de aumentar. Para além do movimento diário normal é, sobretudo, o ligado às migrações de trabalho que apresenta essa subida forte de valores [294]. Pela viragem do século um outro fenómeno de migração sazonal de população atinge com intensidade a área da foz do Guadiana: o turismo. Inicialmente praticado pelas classes mais abastadas, o turismo balnear estende-se a um cada vez maior número de pessoas. O grande núcleo receptor é Monte Gordo. A Ayamonte, os portugueses vão sempre

---

[288] Cfr. Athaide Oliveria, 1908, p. 120.

[289] F. Núñez Roldán, 1987, p. 422-423.

[290] "On va chercher tout, même le pain que l'on mange tous les jours, à *Ayamonte,* ville qui nourrit généreusement un endroit qu'elle devrait chercher à ruiner." (Link, 1803, II, p. 156).

[291] Silva Lopes lembra que por "[...] Villa Real se faz a correspondencia com Hespanha por via d'Ayamonte." (1841, p. 75).

[292] Sobre a influência de Willkomm no silvicultor e geógrafo Bernardino Barros Gomes, ver J.C.Garcia, 1988, p. 117.

[293] E. Wilhelm, 1988, p. 184.

[294] Carminda Cavaco, citando Athaide Oliveira, lembra que o lazareto de Vila Real de Santo António começou a ser utilizado aquando do retorno de perto de 600 portugueses vindos das ceifas na Andaluzia, pelos anos de 1860 (1971, p. 42). Nas décadas seguintes, do baixo Andevalo, vinham também operários a trabalhar temporariamente nas fabricas de Vila Real, dirigidas por industriais espanhois (*ibid.*, p. 49), alguns dos quais se estabeleceram, como aconteceu com os portugueses radicados em Ayamonte, estes porém criados ou trabalhadores agrícolas (J. C. Garcia, 1989-c). O trabalho temporário na pesca do litoral espanhol inscreve-se numa tradição de longa data. Lacerda Lobo comenta nas *Memórias Económicas:* "[...] ainda hoje parte dos nossos pescadores vão trabalhar nas chavegas de Espanha, de forma que nas de Ayamonte, e S. Lucar de Barrameda, segundo as informações que tive, andarão no ano de 1790, 3.000 pescadores, dos quais 2.500 eram portugueses não falando de muitos que se ocupam nas pescarias de Cadiz." (1791, p. 368).

por razões fortes... em tempo de lazer [295] (ver Doc. nº 81).

Em 1907 encontravam-se registados na Repartição de Finanças de Vila Real de Santo António cinco "barcos que navegam no rio" [296]. Do lado espanhol não possuímos informação para a mesma data mas os acordos estabelecidos nunca deitavam a perder qualquer das partes. Os barqueiros "da carreira de Ayamonte", encontramo-los membros do "Novo Compromisso Marítimo" estabelecido em Vila Real em 1899, associação de socorros mútuos, herdeira de antigas corporações de auxílio e entre-ajuda aos pescadores e demais trabalhadores ligados ao mar e ao rio [297].

Quem chega a Ayamonte e quer atravessar o rio não tem mais que tomar assento numa das pitorescas embarcações de grandes velas triangulares: "[...] nous prenons place dans une de ces pittoresques barques du port, peinte aux couleurs arabes, blanc et bleu, et le vent d'Est, qui gonfle la voile triangulaire, nous pousse bien vite au milieu de la Guadiana. Le paysage est charmant: à travers le large fleuve aux eaux profondes, nous croisons maintes barques qui nous saluent de joyeux bonjours; sur les deux villes voisines les rayons étincelants du soleil allument mille feux; à l'ouest la silhouette d'un vieux chateau des chevaliers du Christ se profile sur un fond vaporeux de montagnes, tandis que vers la mer un grand steamer au pavillon allemand attend le reflux pour partir." [298] A idílica imagem do Guadiana transmitida por Beauregard termina com uma referência ao mais importante tráfego que tocava os dois portos: a exportação de minério. Porém, teremos igualmente de falar do tráfego de mercadorias que entre Vila Real de Santo António e Ayamonte cruzava o Guadiana. Em 1902, o quadro geral era o seguinte, com base no relatório consular, publicado em 1904:

---

[295] "Aquelles que o preferem mormente pelas delicias que gosam quando o atravessam [o Guadiana], indo à outra margem passam momentos que lhes são sobremaneira agradáveis, dando as suas serenatas em pleno abril às *salerosas* andaluzas, para esses da lua o rosto ameno faz brilhar...do barco a luminosa esteira. A verdade é que o nosso Guadiana é extremamente animado." (Socorro Junior, 1893, p. 3-4).

[296] F. Athaide Oliveira, 1908, p. 140.

[297] Cfr. J. Mello e Mattos, 1903, p. 19.

[298] G. de Beauregard *et al.*, 1908, p. 103-104.

Principais mercadorias importadas do porto de Vila Real de Santo António para o porto de Ayamonte, em 1902 (t).

Pedras e terra	32.122
Carvão mineral	156.300
Retalho de ferro doce e de aço	206
Ferro em pregos	7
Ferro e aço manufacturado	129
Folha de lata	453
Breus e demais produtos	2.048
Cloreto de sódio	20.220
Aparelhos e cordearias	1.263
Madeira *ordinária* em *tábuas* (m3)	1.169
Carvão	1.716
Cortiça	53.211
Cera vegetal	523
Gado lanar e cabrio	1.585
Guano e outros adubos naturais	1.200
Outros adubos artificiais	14.720
Máquinas agrícolas	10
Máquinas	12
Peixe fresco	96.280
Peixe salgado	68.850
Ovos (unidades)	38.610.100

Mercadorias exportadas pelo porto de Ayamonte para o porto de Vila Real de Santo António, em 1902 (t).

Cal viva	14.161
Cal *hidráulica* e cimento	36.653
Pedras e terras	395
Alcatrão e breu	2.217
Ladrilhos e ardósias	800
Azulejos	1.376
Ferro e *aço* lavrado	143
Chumbo pobre	618
Cacalmet	6.502
Cloreto de sódio	23.266
Produtos químicos	1.306
Cera e estearina	617
Jarcia e cordearia	238
Lã suja	657
Tecidos de seda pura (kg)	100
Papel de fumar	488
Madeiras de todas as classes	483
Madeiras lavradas em móveis	1.727
Esparto oleado	2.499
Palma em rama	15.632
Gado lanar e cabrio (cabeças)	1.356
Adubos de todas as classes	2.311
Peixe fresco	6.688
Sardinha salgada e prensada	7.872
Outros peixes salgados	6.620
Arroz	15.943
Alhos	146
Outras hortaliças e legumes	4.152

Fonte: *Boletim Commercial,* VII, 8, 1904, p. 634-637.

No conjunto mantêm-se os principais tipos de produtos importados e exportados que José Mirabent, vice-cônsul de Espanha em Vila Real referira em relatório redigido uma década antes [299] (ver Doc. nº 34), embora as quantidades de alguns, vindos de Ayamonte,

299 "Comercio de España...", 1891, p. 179-180.

tenham aumentado significativamente (arroz, lã, esparto), como também de outros saídos com esse destino (carvão mineral, cortiça e peixe). A maioria das embarcações envolvidas no transporte destas mercadorias é naturalmente de maior tonelagem que as barcas de transporte de passageiros, e algumas delas requerem já piloto da corporação.

Como produto envolvendo grandes quantidades (em peso e volume) citaremos o carvão mineral, exportado de Vila Real de Santo António para Ayamonte e com destino às fabricas de conservas da cidade [300], a partir de um depósito de que dependia da Mina de S.Domingos. Em 1905 a exportação deste produto ascende a 156.300 t. Um exemplo em tudo distinto é o dos ovos. Produto frágil, perecível, de pequena dimensão, "[...] sendo este artigo à primeira vista de pequena importancia, é certo que ascende a muitos contos de réis durante o anno" a sua exportação de Vila Real para Espanha [301]. 38,5 milhões em 1902! Quatro anos antes, o relatório correspondente não citava o produto [302], mas também não citava o peixe, que pescado nas águas de Monte Gordo e Cacela abastece as fábricas de Ayamonte [303].

A informação consular respeitante a 1902 e, especialmente, a 1911, dará já a essa exportação portuguesa o seu devido valor: "As mercadorias portuguesas, objecto de maior importação neste districto consular, são o peixe, especialmente a sardinha e o atum, destinado às fábricas de conservas, que aqui existem em grande número, e o sal, destinado a salgar o mesmo peixe." Para além do peixe, e como havíamos notado no quadro geral referente a 1902, o arroz, o azeite, a palma, continuaram pelo início da segunda década do nosso século a ser os principais produtos exportados de Ayamonte para Vila Real de Santo António [304] (ver Doc. nº 66). Para mais longe, em especial para a capital da Província, segue importante quantidade de gado. O cônsul de Portugal em Huelva informa em 1912: "Por la frontera suele importarse una respetable cantidad de ganado vacuno, lanar y de cerda, que contribuyen al abastecimiento de algunos mercados de esta provincia en particular el de esta capital." [305] Tudo são porém quantidades e valores mínimos se pensados num possível e

---

[300] *Boletim Commercial,* II, 4, Abril de 1899, p. 454.

[301] F. Athaide Oliveira, 1908, p. 141. O Vice-Cônsul de Portugal em Ayamonte diz no seu relatório, publicado em 1904: "[...] é artigo de há muitos anos importado de Portugal [...] onde [Vila Real] toda a quantidade que se apresente mal chega para satisfazer os grandes pedidos dos comerciantes de Ayamonte, que os levam aos mercados interiores, com preferencia a Huelva, Sevilha e Cadiz apesar dos elevados preços que os compram emVilla Real." (*Boletim Commercial,* II, 4, Abril de 1899, p. 455).

[302] "Ayamonte - recebeu este porto em 1897, de procedencia portuguesa [Vila Real de Santo António] avultada quantidade de cobre, cloreto, alcatrão, louzas, ferro, folha de cobre, carvão vegetal e gado."(*Boletim Commercial,* I, 6, Setembro de 1898, p. 226).

[303] F. Athaide Oliveira, 1908, p. 141.

[304] *Boletim Commercial,* 1911, p. 619. O relatório original encontra-se no MNE, Correspondência Recebida dos Consulados, série B, Ayamonte, Cx. 580.

[305] "Colónias portuguesas...", 12, p. 584.

desejável conjunto de relações comerciais entre os dois países.

A *Revista de Geografia Comercial*, publicada em Madrid, faz-se eco dessa situação confrangedora: "Es muy dificil precisar las mercancias que de origen español llegan al puerto de Lisboa, porque la falta de trafico regular ó periódico ocasiona muchas veces que pierdan la nacionalidad dichas mercancias que de puertos españoles siguen para Francia, y de allí, en fletes corridos, vienen despues con esta procedencia. [...] Actualmente son los vapores de Miguel Sáenz y C. de Sevilla, los que más à menudo visitan el puerto de Lisboa, pero, ya sea por los excesivos derechos que en los Consulados portugueses les exigen, ó porque el resultado práctico inmediato sea limitado, lo cierto es que resulta insignificante el movimiento comercial que practican entre Portugal y España." [306] Não poderemos contudo esquecer que é um outro fluxo comercial que sobreposto ao que acabamos de analisar se destina a outros mercados e do qual, nos meados dos anos 20, dá Duarte Abecasis a seguinte informação: "Há no porto de Vila Real um importante movimento de baldeação de mercadoria espanhola com destino ao estrangeiro." [307]

b) As outras passagens

Para além da importantíssima passagem Vila Real de Santo António - Ayamonte de que acabamos de falar, várias outras existiam no troço terminal junto à foz, já pela maior densidade de povoamento que ocorria na faixa litoral, já pelas condições topográficas das duas margens. Do lado espanhol, as ligações às diversas ilhotas e bancos de areia do estuário, em especial a Isla Canela eram feitas, naturalmente, por barco, embora não tenhamos encontrado qualquer referência a serviços organizados e permanentes. Algo de mais fixo ocorreria para o acesso a Isla Cristina, povoação cujo crescimento é notável nesta segunda metade de Oitocentos [308].

Um pouco mais longe e na estrada para Huelva e Sevilha, a travessia do rio Piedras era feita por um serviço de barca de que temos notícia desde os fins da Idade Média [309]. Uma

---

[306] *Revista de Geografia Comercial*, VII, 101-102, 1892, p. 246.

[307] Duarte Abecasis, 1926, p. 165. H. Lautensach faz-nos reflectir a uma escala mais vasta, para o conjunto da fronteira: "O habitante da Europa Central não pode imaginar até que ponto é insignificante o movimento de pessoas e o tráfego que se faz na fronteira luso-espanhola. Afora os movimentos relacionados com guerras, a fronteira caracteriza-se desde há séculos com uma divisória indiferente e até contrária ao intercambio e ao comércio." (1931, p. 392).

[308] Sobre os contactos entre as povoações portuguesas litorais e Isla Cristina, diz Athaíde Oliveira: "São muito mais estreitas as relacões commerciaes e sociaes entre Villa Real e Ilha Cristina do que entre qualquer destas povoações e Ayamonte." (1908, p. 179).

[309] No seu *Derrotero*, Riudaverts y Tudury, descreve assim o rio Piedras e a sua barca: "Rio de las Piedras. [...] Pasada la torre del terron y siguiendo la orilla occidental del rio se encuentra, á poco más de 2 millas de distancia, la casa de los barqueros que pasan las gentes de una á otra orilla." E um pouco mais adiante: "Cartaya [...] se comunica con la villa de Lepe por medio de la barca del pasage ya mencionada" (1867,

ligação semelhante à assegurada pelo Piedras, possibilitando a navegação fluvial (ainda que limitada) no interior da faixa litoral, não a encontramos do lado português a uma tão curta distância do Guadiana. Os cordões fixos de dunas estendem-se para além de Cacela e só em Tavira, o Gilão deixa entrar as marés e as embarcações.

A localização de Ayamonte, um pouco interior no rio, bem como dos seus subúrbios agrícolas ao longo da margem para montante, atraíram outras passagens do Guadiana. Sobre a comunicação entre Castro Marim e Ayamonte temos também informações desde a época medieval e da barca fala o Padre Cardoso em meados do século XVIII [310], quando a decadência da povoação era notória [311]. Para montante e no segundo quartel do século XIX, existia uma "lancha" na foz da ribeira do Beliche "que costuma dar passagem [...] para Hespanha" e, um pouco mais para Norte, no Porto do Azinhal, uma "barca" que cruza o rio "para a ribeira da Estacada, em Hespanha". Por estes locais passariam muitos dos migrantes "ilegais" para os trabalhos agrícolas nos campos do baixo Andevalo ou a servir como mão de obra não especializada na cidade de Ayamonte.

A ligação entre Vila Real e Castro Marim não era fácil, apesar da proximidade das povoações, pelas características do terreno alagadiço onde penetram as marés. Uma vasta área de sapal cortada por densa rede de canais cujos cursos se alteram com frequência, dificulta as comunicações e o estabelecimento de transportes fixos e rápidos [312]. Os dois mais importantes esteiros a cruzar para ir de Vila Real a Castro Marim são o da Carrasqueira e o da Lezíria, que seguramente desde o estabelecimento da vila do Marquês contaram com barcas de passagem de carácter permanente nos locais onde chegava e partia o principal caminho que ligava as duas povoações [313]. Silva Lopes defende a edificação de duas pontes sobre os dois canais mas levaria ainda muito tempo para que a empresa se tornasse realidade [314].

p. 181-182). Ponto de discórdia entre os senhores de Lepe e de Gibraleón ao longo da primeira metade do século XV, a passagem do Piedras estaria mesmo na base da própria fundação de Cartaya, povoação da margem esquerda, próxima do local do conflito senhorial (A. Gonzalez Gomez, 1982, p. 16). Pelo século XVIII, o Piedras continuava a assumir o papel de limite entre os marquesados de Gibraleón e de Ayamonte e a renda da barca de passagem era dividida entre os dois senhores (cfr. F. Núñez Roldán, 1987, p. 401).

310 L. Cardoso, II, 1751, p. 530.

311 Decadência de que se farão eco os apologistas de Vila Real de Santo António, e Link pelo fim do século: "C'est un endroit misérable, quoiqu'il y règne encore plus d'activité qu'à Villa Real." (II, 1803, p. 166).

312 Diz Link pelos finais do século XVIII: "Pour aller de Villa Real à Castromarin, il faut remonter la Guadiana en bateau jusqu'à ce bras de rivière, près duquel est située cette dernière ville. Quand on veut s'y rendre par terre, on est obligé de faire un détour de deux *legoas* le long d'un autre bras de la Guadiana; mais en prenant le premier chemin on peut y arriver en un quart d'heure. Le rivage de la *Guadiana*, du côté du Portugal, est marécageux [...]" (*Ibid.*, p. 165).

313 Na *Carta Hydrographica das margens do rio Guadiana...*, que data dos primeiros anos do século passado e que localiza as diferentes defesas de costa estabelecidas aquando da ameaça de invasão do exército francês ocupante da Andaluzia, podemos ver a referência a uma "fortaleza da Carrasqueira", construída aproximadamente no local da barca "para embaraçar a pasage do rio Carrasqueira." (IGC, Mss 255).

314 "Util seria também fazer duas pontes nos sítios em que dão passagem as duas barcas dos esteiros da Carrasqueira e da Liziria."(Silva

Segundo uma listagem datada de 1849, a barca varada na primeira pertencia à Câmara Municipal de Vila Real de Santo António e a segunda à de Castro Marim. A ligação entre as duas povoações através do Guadiana era assegurada por mais duas barcas que operavam sob a jurisdição de Vila Real [315]. A fixação dos locais das duas barcas de passagem dá origem a microtopónimos que encontramos na cartografia coeva de grande escala [316]. A construção das pontes concretizou-se nos fins da primeira década do século: Athaide Oliveira descrevendo a estrada distrital de Vila Real para o Azinhal refere a sua passagem através do dique da Carrasqueira e da ponte das Lezírias [317]. O desenvolvimento técnico permite finalmente ultrapassar os condicionalismos naturais.

2.5 - As passagens do Guadiana na primeira metade do século XX

Observemos uma vez mais com atenção as ligações entre as duas margens do Guadiana, no concelho de Mértola. Com o crescimento dos núcleos populacionais (quer Mértola, quer as povoações da margem esquerda) e o consequente aumento do tráfego de passagem no rio junto à vila, desde meados da primeira década do século que a ideia da construção de uma ponte nasceu e criou raízes [318]. Os pedidos foram feitos ao poder central mas o momento não parecia propício. Os últimos governos monárquicos debatiam-se com uma crise económica e social que se revelaria insolúvel. As necessidades locais encontravam-se (como hoje) bem longe da capital [319]. A República é instaurada e dois escassos meses depois, já a Câmara de Mértola aprova uma proposta ao novo governo: a construção da ponte sobre o Guadiana:

Lopes, 1841, p. 385).

[315] Cfr. A. Teodoro de Matos, I, 1980, quadro entre pág. 312-313.

[316] Na folha nº 16 dos *Trabalhos Hydro-Topographicos...* (1880-1883), levantada pela equipa de A. Baldaque da Silva, estão assinalados junto à confluência dos esteiros da Carraqueira e de Olheiros a "Horta da Barquinha" e a "Horta de Francisco das Barquinhas". No *Plano hydrographico da barra...* de A. M. Reis e dos irmãos Pery (1881), podemos ver referência às duas barcas de passagem, bem como indicada a "Horta da Barquinha", já citada. A estrada Vila Real-Castro Marim era aliás conhecida popularmente por "Estrada das Barquinhas." (cfr. J. R. Alves Junior, IX, s. d., p. 115).

[317] Athaide Oliveira, 1908, p. 133. Ainda em 1905 se anulava um concurso e abria outro para a construção da ponte da Lezíria (cfr. *Collecção Oficial de Legislação Portugueza,* 1904, p. 292).

[318] A denominação popular do espaço pertencente ao Concelho de Mértola na margem esquerda do Guadiana era "Da parte de Cambas" ou "Do lado de Cambas" (J. Leite de Vasconcellos, III, p. 580), o que atesta bem o peso do historicamente mais importante núcleo de população (Santana de Cambas) apesar da existência da Mina de S. Domingos.

[319] Em resposta a um pedido da Câmara, foi recebido em 28 de Janeiro de 1908, "Um officio do Director das Obras Públicas, d'este Districto dizendo que até esta data não foi estudada ponte alguma sobre o Rio Guadiana para ligar as duas margens, nas proximidades d'esta Villa." (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/33, fl. 108v).

"[...] para que o Guadiana se torne uma das fecundas artérias da economia nacional, não é preciso mais do que tornar facilmente accessível - o seu porto.

Mas Mértola - o porto por excelencia do Guadiana - está isolada de communicações da margem esquerda; ligadas as duas margens, milhorada a viacão, Mértola, que, num estado quase inacessivel, figura todavia, nas estatísticas officiaes, como a terceira villa commercial do districto de Beja, tornará a ser o impório que foi em outros tempos - a estação expedidora, pela mais barata via, dos produtos do baixo Alentejo, a estação receptora, pela mais barata via, de tudo quanto o baixo Alentejo precisa importar do seu País e de todos os outros paises do mundo [...] O que a Câmara, porém, só por si não pode fazer, é construir uma ponte sobre o Guadiana, ligando os dois troços da estrada districtal de Aljezur à Mina de S. Domingos [...] Não é obra grandiosa que se solicita: grandiosa em dispendio, porque nos effeitos é de grandioso alcance - a ponte sobre o Guadiana, construida em ferro, não custará mais de 60 contos. É muito? É demais para um concelho que, só de impostos de minas, contribue para o Estado annualmente com perto de 30 contos?" [320]

A resposta, se existiu, não foi positiva, já que na sessão de 23 de Janeiro do ano seguinte, o presidente da Câmara de Mértola defende uma longa representação ao Governo Provisório da República com o mesmo fim (ver Doc. nº 65). O texto segue de perto o anterior mas as vantagens da construção são ainda mais enaltecidas e o custo proposto baixa de 60 para 50 contos de réis. O novo governo, contudo, não se convencerá, e a petição de Mértola será mais uma de entre as milhares recebidas, alvo de "esquecimento". Duas ideias a reter na prosa. A primeira é a da consciência de que Mértola é o centro de uma bacia colectora na organização do espaço do baixo Alentejo: "Construir a ponte sobre o Guadiana, e melhorar a viação creando uma rede de estradas que ponham este porto em facil communicação com os concelhos limitrophes, constituem como exposto fica, melhoramentos que não approveitam só ao concelho de Mertola, mas tambem a todos os concelhos que o ladeiam, nomeadamente os de Beja, Serpa, Almodovar, Castro Verde, e, quiça, outros ainda: Moura e Ourique. Mértola só ganhará mais que os concelhos citados, *por ser o natural ponto de convergência* [...]" [321]. A segunda, a do reconhecimento da Mina de S. Domingos como um grande centro (populacional e económico) ao qual o concelho muito deve. Há que agradecer aos estrangeiros e melhorar as misérias do País: "[...] e todavia (que vergonha e que dó!) a mina que tudo isto tem pago, e que é um notavel estabelecimento no género, visitado, dia a dia, por estrangeiros, que alli vão estudar e aprender, *está completamente isolada de communicações com a sede do concelho, e até com os concelhos estranhos!* " [322]

Mais de dez anos será preciso esperar para que qualquer coisa venha fazer

---

[320] *Ibid.*, Cx. A. B. 1/34, fl. 130-130v. Sobre a denominação "Margem Esquerda" diz Leite de Vasconcellos: "[...] a expressão geográfica de que se está falando deve ter tido origem culta e ser pouco antiga." (III, p. 571). Sobre a "percepção do espaço" e a "tradição erudita" de espaços históricos, ver J. García Fernandez, 1985.

[321] *Ibid.*, Cx. A. B. 1/35, fl. 2v.

[322] *Ibid.*, fl. 3v. Continuará a não haver ponte, e no ano seguinte vamos encontrar ainda o texto da petição no periódico local *O Futuro de Mértola:* "Myrtilis é como quem dissesse - o caminho dos mares." (I, 4, 23 de Dezembro de 1912, p. 1).

Fig. 121

Ano 2. Mertola, 1 de Março de 1924 N.º 38

Director e Redactor
Pedro Alexandre Palma
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Largo França Borges
MERTOLA

A VOZ DO GUADIANA

Quinzenario defensor dos interesses do concelho

EDITOR
Antonio Lopes da Fonseca
Toda a correspondencia deve ser dirigida à *A Voz do Guadiana*

ASSINATURAS — Ano 6$00 Semestre 3$00 Trimestre 1$50
ANUNCIOS — Linha $30 judiciais e permanentes 25 % de abatimento —

Não se restituem os originaes e nem se publicam informações anonimas

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO:
Tipografia Nunes, de NUNES & FILHO
Rua Dr. Affonso Costa — MERTOLA

Cremos que o leitor já está com estas palavras suficientemente instruido dos propositos que no presente numero estamos de não trabalhar muito.

Pois não é certo que estamos na época em que predomina el-rei folião, rei da pagodeira, da chinfrineira e de tudo o mais que acabe em eira e que o leitor queira? E se assim é, vamos levar tudo para a pepineira, nesta época de chuchadeira em que nada se pode levar de outra maneira.

Nesta ordem de idéas está fechada a oficina e arrumado a um canto o estadulho.

Nem correligionarios, nem adversarios, antes pelo contrario.

Assim falaremos com todos à vontade, na mais ampla libardade, com toda a familaridade desejando a Vocelencias, além de boas festas,

SAUDE E FOTERNIDADE.

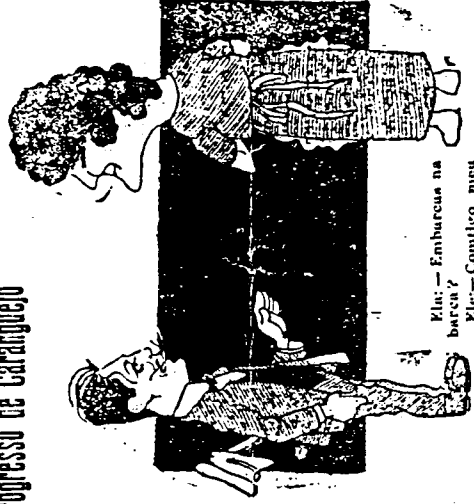
Vamos para a folia, abaixo a politica e viva a reinação.

Em comandita:

LOPES
CAMACHO
GRAÇA
CARLIMA
EUGENIO
GONÇALVES
MAURICIO VARGAS

sua primeira despeza de vul- ' claro cidadão.

Os "grrrandes" melhoramentos de Mertola

Progresso de Caranguejo

Ela: — Embarcas na barca?
Ele: — Comtigo, meu anjo, embarco até no esquife, muito embora com a força da corrente ele vá ter a Vila Real.

CANTARES

O amôr enquanto é novo,
Ama com todo o cuidado;
Depois da prenda na mão,
Vai p'ra ponte vêr o rio.

***

Desejava de encontrar-te
Numa rua sem saida;
Era só p'ra preguntar-te,
Como vai lá essa coisa?

***

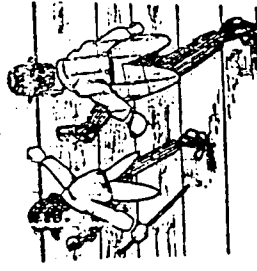
Quem disse que o amar não custa,
E' certo que nunca amou;
Eu amei e fui amada,
Nunca em vida joguei tanto.

***

Pesei a nossa amizade
Da justiça na balança,
Como a minha pesa mais
Eu quero que tu dês...missa.

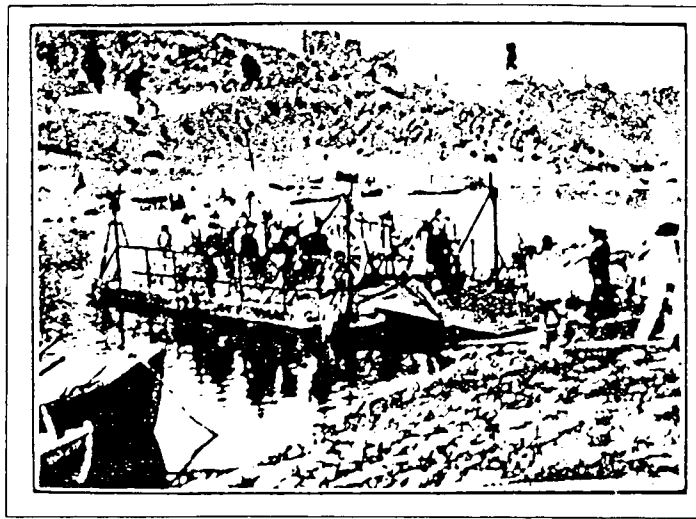
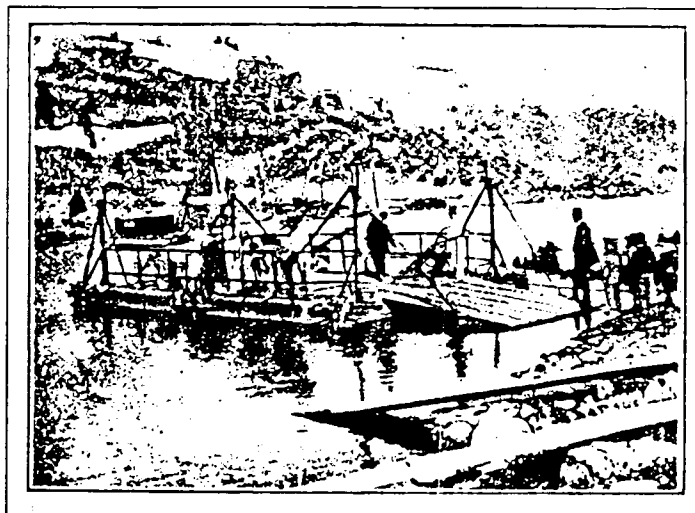
***

Amar e saber amar,
Amar e saber a quem,

Um grupo de atletas

Lavra grande entusiasmo na organisação dum grupo de sporting que tem por fim o rejuvenescimento da raça. Estão elaborados os estatutos de tão simpatica agremiação da qual, segundo ouvimos, fazem parte os nossos amigos: Illustres José Fontes, Manuel Dias, José da Palma, Antonio Alves Sequeira, Eduardo Fonseca e Veriato A. da Gama.

Brevemente prestarão pu-

Fonte: *A Voz do Guadiana*, 1 de Março de 1924, p. 1.

Fig. 122 - Ponte barca no rio Guadiana
(Mértola, 1924).

Ponte barca no rio Guadiana

Outro aspecto da ponte barca - *Rio Guadiana*

Fonte: "O Despertar", 4, 1924, p. 3.

concorrência às barcas que continuavam a prestar os seus inestimáveis serviços: a "ponte-barca", que se anuncia em Março de 1924, no periódico *O Despertar* [323] (Fig. 121). É uma vez mais a empresa mineira que face às necessidades com que se debate pelas más ligações existentes com a sede do concelho, e como única possuidora de capitais disponíveis, investe e negoceia a construção da ponte-barca com o município [324] (Fig. 122).

Os problemas para cruzar o Guadiana em Mértola só se resolverão em definitivo com a construção da ponte em meados do nosso século. Quisemos contudo deixar uma imagem da vivência do problema pelas populações locais, mostrando até que ponto o rio e a sua passagem são ainda um forte obstáculo às comunicações e à própria organização do espaco, bem entrado o século XX.

3 - A pesca fluvial

À semelhança do que acontece para os outros rios portugueses, a pesca no Guadiana é uma actividade referida mas pouco estudada. A pesca marítima, que em Portugal ocupa um privilegiado lugar graças à enorme extensão da costa e à abundância de espécies piscícolas, é em grande parte a responsável por este esquecimento. O "peixe de mar" fresco e salgado atinge o interior do País a preços suportáveis (ainda que com variações sazonais), transformando a pesca fluvial numa ocupação muitas vezes complementar e esporádica. O peixe do rio só se pode impôr como produto especial ou face aos imperativos da dieta alimentar de uma população maioritariamente católica, em áreas de dificil acesso ao litoral [325]. Por estas razões a informação surge através da enumeração simples das espécies (e suas características) em relatos "pitorescos" ou em estatísticas dispersas, de critérios diversificados, dificultando ideias de conjunto e comparações desejáveis. Dados mais

[323] "Porque sabemos que entre a Câmara Municipal e a Empreza da Mina de S. Domingos se entabularam negociacões procurando chegar a um acordo sobre o contracto da ponte-barca, não queremos por agora [...] fazer quaisquer referencias [...] Uma coisa garantimos: a ponte barca é a obra de maior importancia feita nos últimos anos, no nosso concelho, tendo aumentado consideravelmente o tráfego nesta villa, devido a tão importante melhoramento." (I,1, 10 de Março de 1924, p. 2).

[324] *O Despertar* anuncia um mês depois: "Vão muito adeantados os trabalhos da ponte barca que segundo nos consta estará completa aí pelos meados de Fevereiro." (I, 3, 10 de Abril de 1924, p. 1). Os construtores pareciam, no entanto, já não contar com os malefícios do Guadiana. Em inícios de Março, uma cheia ocorre e o *Vida Nova* não poupa a crítica: "A semelhança do que sucedeu com a sua vizinha Ponte-Barca, o célebre "Penedo Flutuante" já voltou à superfície, pois que, ambos se viram obrigados a submergir por alguns dias, devido às últimas cheias." (I,1, 8 de Maio de 1924, p. 3). Estes primeiros e pouco famosos passos do novo meio para atravessar o Guadiana dão cobertura ao ditado popular "Quem torto nasce..." Em Abril de 1930, *A Voz do Mineiro* lembra que a segurança na ponte-barca não é das melhores: "A chamada ponte barca em serviço na passagem do Guadiana, diz-se que será origem de algumas desgraças se um rigoroso cuidado no exame da mesma se não fizer mais amiude." (I, 2, 1 de Abril de 1930, p. 2).

[325] Cfr. J. Sánchez Lora, 1980, p. 350.

sistemáticos, ainda que pouco seguros, só nos chegam pela última década do século XIX.

3.1 - O Guadiana no conjunto do País

Uma primeira imagem da pesca no rio Guadiana, referente ao final de Setecentos, é dada por Constantino Lacerda Lobo, que na sua *Memória sobre o estado das pescarias da costa do Algarve* elucida: "Em o anno de 1790 andavão continuadamente na Pescaria do Guadiana seis Barcos, e chegão até vinte no tempo em que ha maior abundancia de Pescado; depois occupão-se a maior parte das Embarcações em conduzir os Passageiros que navegão pelo Guadiana, e na importação, e exportação de varios generos." [326] Este quadro manter-se-ia por mais de meio século.

Só com a chegada da navegação a vapor uma nova vivência do espaço se estabelece mas, os primeiros dados discriminados são divulgados através da obra de Baldaque da Silva, *Estado actual das pescas em Portugal* (1892). No quinquénio 1883-1887, o número médio de embarcações de pesca em actividade no Guadiana, sob a jurisdição do porto de Vila Real de Santo António foi de 71 e o valor do pescado de 8.216$000 réis, o que representa aproximadamente 75% do conjunto de todo o rio sob jurisdição portuguesa [327]. Mais elucidativos são os valores respeitantes à pesca interior em Portugal, em 1886, onde se distinguem o peso e o valor da pesca, rio a rio.

Pesca Interior em 1886

Rios	Peso (kg)	Valor (réis)
Minho	300.000	30.000$000
Âncora	500	36$000
Lima	16.500	1.200$000
Neiva	7.000	625$000
Cávado	4.500	390$000
Douro	312.500	25.000$000
Lagoa de Esmoriz	130	9$000
Ria de Aveiro	556.700	38.969$420
Mondego	53.500	4.300$567
Lagoa de Óbidos	13.840	1.107$000
Tejo	425.000	34.000$000
Sado	67.000	5.350$000

[326] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 137. Sobre as diversas memórias que Lacerda Lobo elaborou a propósito das pescas em Portugal e incluídas nas *Memórias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, ver Inocêncio Francisco da Silva, II, 1859, p. 97.
[327] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 163.

Pesca Interior em 1886 (cont.)

Rios	Peso (kg)	Valor (réis)
Lagoa de Melides e Santo André	2.500	200$000
Mira	3.750	300$000
Alvor	3.100	217$180
Portimão	6.150	400$000
Faro e Olhão	30.550	2.000$000
Tavira	27.000	1.800$000
Guadiana	112.000	8.142$820
Total	2.066.780	154.047$000

Fonte: A. Baldaque da Silva, 1892, p. 421-422.

O Guadiana ocupa o 5º lugar com 112.000 kg de peixe (5,4%), a que corresponde um valor de 8.142$820 réis (5,3%). É grande a distância que o separa dos dois grupos de rios fornecedores de abundantes pescarias: a Ria de Aveiro (26,9% do peso total e 25,3% do valor total) e o Tejo (20,6% e 22,1%, respectivamente); depois o Douro (15,1% e 16,2%) e o Minho (14,5% e 19,5%). Com menor produção que o Guadiana estão, por exemplo, o Sado, o Mondego e os outros rios do Minho. Os números de Baldaque da Silva sentem-se assim desiguais e não podem deixar de dar apenas uma pouco segura ordem de grandeza ao papel do Guadiana no conjunto do País. A pesca nas suas águas tem apenas uma importância regional.

A visão do fenómeno à escala nacional será mais clara a partir de 1896, graças à estatística anual que se publica desde então [328]. Se a compararmos com os dados insertos na revista *Panorama*, referentes a 1853 [329], e para o conjunto das "pescas marítimas e águas salobras em Portugal e Ilhas", vemos que se o aumento do número de marítimos nestas 4 décadas não foi de monta (de 29.564 para 34.160), o de embarcações mais do que duplicou (3.430 para 7.818). Segundo a fonte oficial, a evolução experimentada ao longo das duas décadas seguintes (1896-1916) não é um processo complexo. Apenas entre 1906 e 1911 há uma quebra sensível no número de pescadores que não se reflecte nas embarcações. O lento e progressivo acréscimo destas, sofre modificação notável a partir de 1909-1911, não tanto através do número absoluto de embarcações mas pelo valor de tonelagem de arqueação bruta (de 30.069 TAB em 1908 para 41.390 TAB em 1909) e nos de média/barco, a partir de 1911

[328] *Estatística das Pescas Marítimas no Continente do Reino e Ilhas Adjacentes*. Sobre a legislação promulgada entre 1860 e o final do século, ver J. Fonseca Junior, 1894.
[329] "Embarcações e pessoas...", 1854, p. 280.

(3 t para 4,5 t). O número de 4 tripulantes por barco (em média) mantém-se constante. Mas passemos aos dados que respeitam à Capitania de Vila Real de Santo António.

Com base em valores de 1899, por exemplo, comparemos a pesca marítima e a fluvial sob a jurisdição da Capitania. O número de embarcações activas é 219 (que representa 2,4% do total nacional), 45 das quais se dedicam exclusivamente à pesca no rio, representando uma notavel percentagem (20,5%) no total de Vila Real. A imagem mais significativa é porém dada através da tonelagem das embarcações: 826 TAB. Destas, apenas 52 se referem à pesca fluvial (6,3%).No caso do valor das embarcações a desigualdade é ainda maior: 19.388$000 réis no total, dos quais 1.040$000 réis respeitam aos barcos do rio (5,4%). Quanto ao número de pescadores, na totalidade é de 1.188, dos quais 154 se dedicam às lides do rio (12,7%). A comunidade piscatória de Vila Real de Santo António representa escassos 2,9% no conjunto do País. Valor percentual semelhante ao da TAB desta frota [330]. É esta a dimensão do porto de pesca de Vila Real de Santo António.

A pesca em águas salobras sob alçada da Capitania, entre 1896 e 1913, tem duas fases bem marcadas. Uma primeira de crescimento constante, entre 1896 e 1904, em que o número de embarcações e respectiva tonelagem total praticamente duplicam e o dos pescadores triplica. Os anos de 1905-1906 vêm bruscamente cortar esta etapa. Desde então os valores mantém-se (no conjunto) estacionários com a única excepção da tonelagem média por barco (à semelhança do ocorrido para o conjunto do País, como vimos) começar ligeiramente a aumentar. A fase de "alta" (1899-1904) coincide com um claro período de crescimento no preço médio das embarcações. O número de pescadores/barco é de 3 e o de TAB/barco de 1,1.

A pesca fluvial, no início da I Guerra Mundial continuava a pesar pouco no conjunto do País e no Algarve menos ainda. Segundo Thomaz Cabreira: "A pesca das águas salobras, que é exercida nos rios, ribeiros e esteiros, é relativamente pequena no Algarve porque, em 1914, produziu apenas 18.582 contos ao passo que no Departamento do Norte rendeu 95.251 contos e no Centro 47.000 contos." [331]

---

[330] *Estatística das Pescas Marítimas [...] 1899*, 1901, p. 68 e 87.

[331] Thomaz Cabreira, 1918, p. 149.

3.2 - Os núcleos de pesca

Os principais núcleos de pescadores no Baixo Guadiana são: Mértola, Pomarão, Alcoutim, Sanlúcar de Guadiana, Álamo, Laranjeiras, Guerreiros do Rio, Castro Marim, Vila Real de Santo António e Ayamonte. Núcleos de características distintas que correspondem às principais povoções ribeirinhas. A jurisdição do espaço não está condicionada ao longo de cada margem, a não ser por acordos particulares. A fronteira política, porém, desde a Idade Média separa e confronta os pescadores portugueses e espanhóis.

Os pescadores de Mértola descem até Alcoutim, os do estuário sobem até esta vila na época baixa da pesca na costa [332]. Pesca-se nas ribeiras afluentes onde penetram as marés e para montante quando há água corrente ou nos pegos durante a estiagem. Pesca-se sobretudo na Primavera e no Verão e muito pouco de Outubro a Dezembro [333]. Não são grupos muito numerosos nem muito importantes no conjunto das populações [334]. A concorrência do peixe fresco e salgado da costa faz-se sentir fortemente ao longo de todo o rio, pela proximidade e facilidade de transporte. Refere A. Ascensão Nunes na sua monografia de Alcoutim: "Os barcos, aproveitando as marés, vinham rio acima carregados de pescarias. Nos locais propícios, desembarcavam os "marujos" (gente do mar da zona de Castro Marim - Vila Real - Monte Gordo) que de canastra ao ombro se introduziam pela serra, vendendo o pescado." [335] O peixe do rio é um produto complementar, que não atinge normalmente preços elevados [336]. Procurado porque distinto, é adquirido fresco nas vilas e em certas épocas do ano, "exportado" para fora dos seus mercados locais [337].

Mértola é um dos principais mercados. A sua comunidade de pescadores tem largas tradições históricas, referidas já no foral do século XIII [338]. Ao longo do tempo, a actividade não deixa de ser uma das mais particulares da vila, crescendo mesmo um pequeno arrabalde

---

[332] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 162.

[333] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 136.

[334] Carlos Moreira classifica as comunidades de pescadores do Guadiana de "aglomerações marítimo-rurais" (1987, p. 719) e assim era no século XIX.

[335] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 28.

[336] Carminda Cavaco, 1971, p. 47.

[337] Para análises comparativas com outros espaços portugueses ver, entre a produção geográfica, a leitura feita por F. Honório *et al.* (1982), sobre a importância da pesca como factor organizador do espaço fluvial.

[338] "Todo pescador dee a dizima de foro. Della ponte a suso quem ahy quiser pescar auenhasse com o comendador do luguar. [...] E todo pescador que matar pescado e o aduser a villa vender ataa ora de terça ao conçelho e de suso de terça uender a quem quizer: e o pescador nom uenda por almotaçaria: e reguateira de pescado uenda por almotaçaria, e a que for de fóra parte e que o comprar ante da terça peite cinquo soldos ao conçelho." (cit. S. Estácio da Veiga, 1983, p. 183). Encontramos no documento, uma vez mais, a referência à suposta "ponte romana" da qual restam alguns pilares frente à vila de Mértola, a propósito da pesca para montante da dita "ponte".

na margem do rio, onde se concentram as famílias dedicadas à pesca. Por meados do século XVIII e provando que as capturas não são diminutas e exclusivamente para autoconsumo, temos informação do imposto especial pago pelos pescadores de Mértola e do Espírito Santo [339]. Lacerda Lobo, no final de Setecentos diz existirem em Mértola 40 pescadores que "[...] pescão sómente aquelles Peixes que vivem na agoa doce no tempo do Inverno: continuão as suas Pescarias descendo pelo Rio até onde desagoa a Ribeira do Deleite, por chegar neste tempo até este sitio a agoa doce." [340] Em 1886, Baldaque da Silva refere 6 barcos ocupados nas fainas com 12 tripulantes. Estima-se em 27.000 quilogramas o pescado (1/4 do total referido para o Guadiana) que corresponde a 1.890$000 réis [341]. Os locais da sua compra e venda na vila são sempre estipulados pelo município com vista ao cumprimento das normas sanitárias e à cobrança de impostos, nos próprios barcos ou (desde 1889) no novo mercado [342]. Com o *Código das Posturas Municipaes* de 1901 o processo torna-se ainda mais controlado [343].

No Pomarão existe, em 1886, apenas uma embarcação que captura anualmente 2.140 kg de peixe (150$000 réis). A restante frota pesqueira no rio é composta por 78 pequenos barcos, recolhendo 76.300 kg/ano, o que equivale a 6.102$820 réis [344]. Perto de uma povoação que alberga milhares de pessoas (Mina de S. Domingos), porque não encontramos pescadores? Os melhores e mais seguros salários da empresa, a chegada constante do peixe da costa mas, sobretudo, a poluição das águas são respostas complementares. A antiga povoação da Mesquita, que controlava outrora a barca de passagem, terá tido os seus homens do rio. Agora não há notícia de existirem.

Alcoutim tem o Guadiana que "la provee de pesca", a faz "regalada de peixe", segundo as palavras de Mendez Silva e do P.^{e} Cardoso, em meados do século XVIII [345]. Lacerda Lobo explica as características da actividade entre os habitantes da vila: "Na Villa de Alcoutim não se encontrão Pescadores de profissão; porém os mesmos Barqueiros, que se occupão todo o anno na condução dos Passageiros, e carreto de Pescado, e outros generos para Mértola." [346] O texto de Silva Lopes que data de 1841 não é elogioso para com a

[339] J. Marcadé, 1971, p. 159.
[340] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 136.
[341] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 420.
[342] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1 26, fl. 23.
[343] "Os barqueiros ou outras pessoas que viessem vender peixe a esta villa, são obrigados: 1° A dar parte, logo que chegarem ao porto, ao subdelegado de saúde ou outra qualquer auctoridade competente, para o peixe ser inspeccionado, se essas auctoridades assim o julgarem conveniente; 2° A vender o peixe sómente no porto da barca:" (AHM, *Código de Posturas Municipaes [...] 1901*, Cx. A. B. 3/2, fl.35).
[344] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 164 e 420.
[345] Mendez Silva, 1645, p. 103 e Luiz Cardoso, I, 1747, p. 191.
[346] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 136.

comunidade: "Têm alguns barcos pequenos, ou botes, que se empregão na conducção de fructas para Mertola, Castro Marim, e Villa Real, trazendo em retorno pescarias das últimas villas. No Verão vão estes marítimos fazer alguma pescaria ao candeio, dando-se pouco ou nada às do Guadiana, que lhes podia fornecer sufficiente peixe, principalmente na temporada das corvinas; ou ainda mesmo subindo de Mertola, onde se encontrão, nos *caneiros*, solhos, lampreias, sabogas, e saveis. Os Hespanhoes são mais cuidadosos, e pode-se dizer que a fazem quasi esclusivamente." [347] Actividade a tempo parcial que face às outras solicitações é deixada temporariamente de lado. O *Censo da População do Reino* de 1890 indica para o conjunto do concelho, 89 homens ocupados nas actividades da caça e da pesca, o que representa apenas, no quadro da população activa uns escassos 2%. Contudo, a tradição manter-se-á entre as famílias, como se mantém do outro lado do rio [348].

Em Sanlúcar de Guadiana existia um outro pequeno grupo que as estatísticas setecentistas dizem não possuir mais de 4 ou 5 elementos [349]. Ele é no entanto sempre referida pelos autores de descrições geográficas [350]. Silva Lopes havia-a lembrado mais empreendedora e activa que os seus vizinhos portugueses. As referências são ainda mais escassas para os pescadores que habitam os "montes do rio": área de férteis faixas de terra ribeirinha onde o pescador-agricultor é ainda mais difícil de caracterizar [351].

Vila "mimosa de muito e bom peixe" é Castro Marim, na entrada do rio [352]. A. Balbi diz existirem 19 barcos e 127 pessoas que se dedicam à pesca no início de Oitocentos, mas a maioria ocupa-se sem dúvida na captura das espécies marítimas [353]. Silva Lopes refere que os pescadores de Castro Marim se empregam em especial no transporte de mercadorias e "pouco ou nada se entretem nas pescarias do Guadiana." [354] Os números e as afirmações dos diversos autores e fontes sempre são contraditórios, a tarefa para quem busca dados não é fácil nesta complexa realidade: o que é para consumo próprio e para vender ao vizinho, a actividade que só esporadicamente é praticada. Se ela hoje nos escapa quando a tentamos registar, mais dificil se torna reconstitui-la através de informações feitas de impressões breves.

[347] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 396-397.

[348] A. Ascensão Nunes refere para tempos mais próximos de nós, que o muge pescado em Alcoutim descia aos mercados do litoral onde era muito procurado (1985, p. 84).

[349] F. Núñez Roldán, 1987, p. 232.

[350] Cfr. R. del Castillo, III, 1894, p. 522.

[351] Temos contudo notícia que já no período romano existiria nas Laranjeiras actividades ligadas à pesca no rio com base nos achados arqueológicos divulgados por A. Mesquita de Figueiredo (1898, p. 56).

[352] Luiz Cardoso, II, 1751, p. 530.

[353] A. Balbi, II, 1822, p. 180.

[354] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 391.

Vila Real de Santo António, como Ayamonte, vive para o mar e para a pesca abundante da sua costa [355]. A actividade no estuário é temporária e sazonal. Poucos serão os profissionais que se dedicam exclusivamente à pesca fluvial, que se torna mais difícil de destrinçar pela entrada das marés e das espécies de água salgada. A pesca nos esteiros, como é o caso do da Carrasqueira (entre Castro Marim e Vila Real), ainda que "caseira", é das que encontramos mais permanente na área do sapal. A época da pesca da corvina no estuário é já noticiada no século XVIII, logo que a nova vila começa a crescer em actividade [356]. Silva Lopes faz aos pescadores de Vila Real, na sua *Corografia* a mesma acusação que deixara aos de Alcoutim. Também no caso das corvinas são os de Ayamonte que tiram partido: "[...] deixão que os Hespanhoes aproveitem essa tal, ou qual pescaria que no Guadiana podião fazer, principalmente das corvinas que nelle entrão em abundancia, e que os pescadores de Ayamonte apanhão com certas redes chamadas *corvineiras*." [357] A pesca no rio será sempre, nestes grandes núcleos, uma actividade de muito poucos.

3.3 - As espécies piscícolas

De entre as fontes geográficas quinhentistas sempre buscamos informação na *Geografia Antiga de Lusytania* (1597) de Fr. Bernardo de Brito, não tanto pelo rigor dos dados mas pela prosa pitoresca do autor alcobacense. Os rios são um dos temas desenvolvidos na obra, e sobre o Guadiana e as suas pescarias a opinião não é das mais entusiásticas: "Ha neste rio grande pescaria de saveis, lampreia e outras variedades de peixe mas todo muy pouco gostoso e de sabor ruim, e carregado." [358] Habituado estaria o frade a outros manjares ou as fontes de que se socorreu não eram certas, pois não se poupam em elogios outros autores e viajantes que visitaram as vilas do Guadiana e provaram as receitas famosas de peixe do rio [359]. O Capítulo 7° do Livro IV da *Corografia do Reino do Algarve*

---

355 "Vila Real foi a *Bolsa de Atum* do país, pelo menos desde os meados do século XIX, mas foi paralelamente uma importante lota de sardinha. [...] No tempo de Baldaque da Silva, a lota de Vila Real figura, a nível nacional, em terceiro lugar, depois de Sesimbra e Setúbal, pelos valores de atum e pelos de sardinha, que quase igualam os de Olhão."(Carminda Cavaco, 1976, II, p. 278).

356 A. Baldaque da Silva, 1892, p. 443.

357 J. B. Silva Lopes, 1841, p. 385.

358 Fr. Bernardo de Brito, 1814, p. 13. Já André de Resende em *De Antiquitatibus Lusitaniae* (antes de 1573), referia que os peixes do Guadiana "[...] recomendam-se mais pelo tamanho do que pela delicadesa do paladar." (versão portuguesa inédita amavelmente cedida pelo Prof. Rosado Fernandes).

359 Cfr. Fr. Amador Arrais, 1974, p. 238. Resende afirma que "[...] sobem o Guadiana de meados de Março até ao estio avançado esturjões de tamanho médio, mas raramente tão grandes que dois cheguem para carregar um macho com albarda." Sobre a presença do esturjão no Guadiana referida pelos autores quinhentistas em especial André de Resende ver o estudo de R. Rosado Fernandes (1986). Eça de Queiroz aquando de uma visita à herdade de Corte Condessa, perto de Serpa, escreve a sua mulher: "Coisa curiosa, na Herdade [Corte Condessa] há muito peixe, que se pesca no Guadiana, ao longo do qual se estendem as terras. Fazem aí uma caldeirada que é sublime!"

de Fr. João de S. José (1577) tem por título, "Dos solhos que se pescam no Algarve" e nele se refere a importância dessa espécie na vida piscatória do Guadiana.

> "Há no reino do Algarve outra particular pescaria que é a dos solhos, peixe real e de grande estima e que importaria mais que a dos atuns se morressem em tanta abastança.
>
> Toma-se este peixe no rio chamado Guadiana, que em parte divide este reino do de Castela, e comummente são os solhos mores que os atuns, porque são mais grossos e mais compridos. O primeiro peixe destes que se toma é do comendador de Mértola, ua vila antiga que está por este rio acima 12 léguas da barra, não longe do lugar onde se pesca [...] Os outros, que logo depois deste primeiro se tomam, muitas vezes importam a seu dono dez, doze mil réis cada um, com que nesta terra se compra ua boa junta de bois." [360]

Lembra o naturalista Link: "[...] on m'avait parlé dans la suite, à Lisbonne, d'un poisson de la Guadiana, qu'on ne sert que sur la table du roi [...] c'est sans contredit le meilleur poisson que j'ai jamais mangé." [361] Link refere-se ao solho-rei ou esturjão (*Acipenser sturio L.*), que sendo mais comum nos rios andaluzes, aparecia em Portugal unicamente no Guadiana [362]. A sua existência foi diminuindo progressivamente. Contudo, pelas últimas décadas do século XIX, Baldaque da Silva referia-se-lhe ainda como um: "[...] peixe de grande valor, mas que infelizmente é rarissimo de encontrar nas nossas águas interiores, excepto neste rio." [363]

Não era, porém, esta a única pescaria especial do Guadiana. A boga comum (*Chondrostoma willkommi Steind*), existente a Norte doTejo nas diversas bacias fluviais, encontra-se substituída a Sul pela subespécie da boga do Guadiana (*Chondrostoma polylepis willkommi Steind*) [364], que Constantino Lacerda Lobo não deixa de referir na sua *Memória sobre o estado das pescarias*, ao mesmo tempo que outras espécies de água doce, não vulgares: "Os Peixes que vivem sempre no Guadiana são os Barbos, Bogas, Muges, Muxarras, Robalos, Sabogos, Saveis, Solhos, Tainhas, e Tencas. Em quanto às Tencas fui informado no anno de 1790, tempo em que naveguei por este Rio, que estes Peixes havia seis annos que se observavão no Guadiana, por terem passado para elle, por occasião do rompimento de huma grande alagoa junto a Badajoz. Os ditos Peixes, logo que entravão na

---

[360] Fr. João de S. José, 1983, p. 123.

[361] Link, I, 1803, p. 174. Sobre o envio dos solhos do Guadiana especialmente para a corte, temos informação já para a primeira metade do século XVIII (BMB, Mss. 182, Fr. Francisco de Oliveira, 17.., fl. 21). Fr. Manuel de Figueiredo indica também o solho como a mais importante espécie no Guadiana (1788, p. 233). O Padre António Vieira dirá no *Sermão de Santo António aos Peixes*: "Os solhos e os salmões são muito contados, porque servem à mesa dos reis e dos poderosos; mas o peixe que sustenta a fome dos pobres de Cristo, o mesmo Cristo o multiplica e aumenta."

[362] L. Lozano Rey, 1964, p. 35.

[363] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 162.

[364] Cfr. C. Almaça que afirma: "[...] é própria da bacia do Guadiana; até hoje, não a encontrámos noutros rios do Sul do Pais." (1963-1964, p. 233).

agoa salgada, morrião todos de maneira, que no primeiro anno se carregarão delles muitos Barcos." [365]

A originalidade da ictiofauna do Baixo Guadiana provém da existência conjugada de espécies caracteristicas de águas doces e salobras, e de salgadas, numa extensão bastante grande para o interior, graças à penetração das marés [366]. No estuário, entre Vila Real de Santo António, Castro Marim e Ayamonte, podem ser encontradas em abundância espécies habitualmente capturadas na costa. Assim, refere Lacerda Lobo: "As Toninhas não são Peixes deste Rio, mas entrão frequentes vezes nelle em grandes cardumes." [367] Porém, mais segura e atractiva é a pesca da corvina no rio, junto à foz, sobre a qual se legislava já em 1790, no quadro do desenvolvimento económico da nova vila [368].

Embora desordenada, a informação sobre as espécies dada por Silva Lopes não deixa de ser importante: "Neste rio afóra os peixes mencionados vivem sempre barbos, bogas, muges, muxamas, robalos e eirozes". E acrescenta: "Deixarei de fallar na pesca do solho, lampreia e savel, porque de ordinario se faz já no Além-Tejo, e pelos pescadores de Mertola." [369] Pelo final do século XIX dois importantes e detalhados estudos virão a lume sobre as pescas no Guadiana: um da autoria de A.Baldaque da Silva e outro de Alfredo Ghira. Sobre eles construiremos grande parte da nossa análise sobre a fauna fluvial e as artes da pesca.

Baldaque da Silva refere o problema da poluição do Guadiana pelas águas provenientes das lavagens de minério na bacia do Chança, que destroem em grande parte os antigos locais de pesca ao longo do vale, mas acrescenta: "Ainda assim algumas espécies maritimas entram e sobem o Guadiana de Janeiro a Junho, procurando-o para desovar, taes são: o sável, saboga, lampreia e o solho-rei [...] os pescadores no resto do ano dedicam-se à pesca das espécies de peixes que entram com a maré no leito salgado e mais para montante no curso superior à do mugem, barbo, picão, machinho e enguia." [370]

---

[365] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 133. Sobre as espécies de água doce refere P. Madoz: "Su pesca es la ordinaria de barbos de varias clases, que se distinguen por castizos, cambos, bocachos y de trompa; son muy grandes siendo viejos, pues se han cogido en el térm. de Badajoz de 30 á 40 libras; tambien hay buenas bogas, bordallos, jaramugos, lampreas pequenas, sabaletas, tencas, grandes carpas, anguilas y muchos galápagos, todo con grande abundancia [...]" (IX, p. 38).

[366] Afirma P. Madoz: "[...] suben asimismo por su desembocadura hasta el Salto del Lobo pescados maritimos como sollos, salmones, lampreas y otros" (IX, p. 38) e A. Baldaque da Silva: "Do Pomarão para montante encontram-se algumas espécies do mar, que conseguiram transpor a salvo o curso superior, e em abundancia as de água doce." (1892, p. 14).

[367] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 133.

[368] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 443.

[369] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 385, 396-397. O autor quinhentista H. Fernandes Sarrão, ao descrever o Guadiana, afirma: "É caudal, em que morrem solhos e sáveis, lampreias e muito grosso pescado." (1983, p. 171) André de Resende refere que "sobem do mar até Mértola sáveis e lampreias."

[370] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 162.

O relatório de Alfredo Ghira editado em 1899, enumera espécies e pescadores, barcos e aparelhos, locais e épocas de captura. [371] Das 82 espécies recenseadas, 36 podem encontrar-se no Guadiana, embora frequentando distintos troços do curso de água em função das suas características e do regime e particularidades das margens. Assim, a sua procura se fará em distintos pontos.

A primeira área piscatória é o espaço marítimo da boca da barra. Aí, onde a percentagem de água doce é mínima, encontramos a azevia, a ferreira e o ruaz. A primeira (*Microchirus spp.*), procurando pontos lodosos, desova entre Março e Abril. O último, de grandes dimensões (4 a 8 metros), entra no rio em busca da corvina. A sua captura tem como objectivo a extracção da gordura para azeite. Repartindo o espaço a jusante e a montante da barra encontramos um grupo mais numeroso de espécies que acorrem ao estuário quando a penetração de água salgada é maior e mais fácil. É o caso do peixe agulha ou do baila, que "só aparece com águas muito claras", da dourada, do parracho, do peixe rei, do sargo e do enxarroco "que vive no fundo e perto da pedra". O safio encontra-se também, mas em pequenas quantidades e a sardinha entra a barra para desovar empurrada pelas marés. A mugem procura o rio antes dos temporais e durante as grandes marés da lua nova e da lua cheia [372]. Finalmente, a estrela do mar, "encontra-se no rio e na costa em quantidade regular. Não tem valor nem merecimento algum".

Ainda no estuário, aproveitando praias ou bancos de areia, encontram-se a solha, o linguado e os "mariscos" (a ameijoa, o berbigão, o lingueirão, a ostra e o caranguejo). Sobre a sua permanência ou desaparecimento, sempre Ghira se refere às cheias do rio que "arrastam" ou "devastam" as colónias. A propósito da ostra lembra em especial a cheia de 1876, ao mesmo tempo que assinala a sua maior abundância na margem espanhola.

Durante os meses de Verão e a partir do estuário, a corvina (*Argyrosomus hololepidotus*) entra no rio até Alcoutim, espécie que o autor refere como capturada especialmente pelos espanhóis. O desenvolvimento da pesca da corvina ("peixe real" como o atum) no Guadiana foi um dos principais objectivos estabelecidos aquando da criação da Companhia Geral das Pescarias Reais do Reino do Algarve, em 1773 [373], dada a procura da

[371] Uma importante parte da informação é condensada no "Quadro indicativo das differentes espécies de peixe que habitam e frequentam o rio e costa do districto marítimo de Villa Real de Santo António" (Alfredo Ghira, 1889, p. 8 - 17).

[372] Sendo uma das espécies mais tipicas do rio, sobre ela dá A. Ascensão Nunes interessantes pormenores, com informação recolhida em Alcoutim: "O pescador do Guadiana considera o muge de três espécies: - o *muge* propriamente dito, o *saltor*, de cabeça mais arredondada e que salta com frequencia, daí o seu nome, e o *negrão*, pela cor escura. Pesca-se com mais frequencia no Verão." E acrescenta: "O muge de Alcoutim tem fama em todo o litoral algarvio e os vendedores nos mercados apregoam e chamam com frequencia a atenção dos compradores, dizendo 'que aquele é de Alcoutim' " (1985, p. 84).

[373] Cfr. Carlos D. Moreira, 1987, p. 339.

espécie nos mercados urbanos e a quantidade e qualidade dos exemplares que se podiam encontrar no rio.

A existência de água salobra é também condição para que se encontre grande quantidade de camarão ao longo do troço do Guadiana, sobretudo na área envolvente do porto do Pomarão, entre as confluências das ribeiras do Chança e do Vascão. Para montante, e próximo de Mértola, situam-se os locais de pesca do picão (*Chondrostoma polylepis*), da lampreia e do barbo [374]. Este último (*Barbus comisa Steind.*) encontra-se em número e em área restritos, pelas particulares condições ambientais que exige. Ao longo de todo o Baixo Guadiana surgem a tainha (*Mugil capito* e *Mugil cephalus*), o bordalo (*Squalius cephalus L.*), a boga e a borregata [375]. Esta, semelhante à corvina, pode ser encontrada em águas salgadas, junto à costa, na época das cheias.

Por fim, as espécies migratórias que sobem o rio todos os anos a desovar: a muxarra, que se encontra entre inícios de Junho e Setembro; o sável (*Alosa alosa L.*), que desova no fim da Primavera muito para montante, na área de Mértola [376], e o saltão e a saboga, com um ciclo de vida em tudo semelhante ao do sável. A pesca no rio é pois bem marcada sazonalmente: "É durante o Verão que se explora mais a pesca, mesmo porque abunda mais o peixe, que só durante o Verão se conserva mais tempo no rio, e só sai para o mar quando as ribeiras que desembocam no rio se enchem despropositadamente, e quando as cheias que desde Espanha arrastam grande quantidade de lodo e barro obrigam o peixe a sair do rio, por instinto de conservação." [377]

3.4 - As artes de pesca

O primeiro levantamento sobre a pesca no Guadiana deve-se a Constantino Botelho de Lacerda Lobo [378] que em 1815 publicou uma "Memória sobre o estudo das pescarias da costa do Algarve no anno de 1790", inserta no tomo V das *Memórias Económicas da*

[374] A. Ascensão Nunes refere que o barbo do Guadiana pode atingir oito e mais kg (*ibid.*). Sobre o seu aparecimento em maior número havia dito C. Lacerda Lobo: "He este Pescado em maior quantidade quando as Toninhas entrão no Guadiana, por que fugindo dellas os outros Peixes, se avisinhão mais da terra." (1815, p. 136).

[375] Cfr. A. Nobre, 1932, p. 30 e 36. Ver a lista de nomes portugueses de peixes com interesse comercial, elaborada por J.-G. Sanches (1986).

[376] Sobre a pesca no Pulo do Lobo diz Duarte Nunes do Leão: "A pescaria que se faz naquelle pego onde a agoa cae, & nos lugares estreitos & profundos do rio ate Mertola, he, que se atão os pescadores pela cinta em cordas & se deitão por ellas abaxo ficando com os pees juntos com a agoa, os quaes firmão em huns feixes de rama ou vides que tambem lanção per cordas: & assi tomão muitos saveis, lampreas, mugees & solhos." (1785, p. 75).

[377] Alfredo Ghira, 1889, p. 6.

[378] Lente da Universidade de Coimbra e sócio da Academia Real das Ciências de Lisboa, Lacerda Lobo foi "homem estudioso e applicado às sciencias que professava" (Inocêncio Francisco da Silva, III, p. 96).

Academia Real das Sciencias de Lisboa [379] dedicando o Capitulo IX às "Pescarias do Guadiana" [380]. Aí se dão a conhecer as características do rio, as espécies piscícolas e as artes utilizadas na sua captura, aí se fala das comunidades de pescadores, se contabilizam as embarcações e se pondera o "estado" do sector. Metade dos parágrafos deste capítulo dedica-os o autor às descrições dos aparelhos de pesca: o tresmalho, o letrache, o conto, a corvineira, o cedal, a tarrafa e o cavão. Será com base nesta antiga relação que iniciaremos o nosso comentário sobre o tema: características, épocas de utilização e repartição espacial, espécies capturadas.

"Os Apparelhos de que usão os Pescadores no Guadiana são differentes, e accommodados às diversas Pescarias que nelle fazem." Assim se inicia o arrolamento das diversas artes que somadas às referências a outras que encontrámos para o século seguinte, passam de duas dezenas [381]. Algumas muito semelhantes, outras com diferentes designações, outras ainda, que não sendo habitualmente referidas, não deixam de ter uma importância marcante, as proibidas.

Silva Lopes faz do *tresmalho* uma completa descrição: "[...] he um aparelho composto de tres redes, duas exteriores, chamadas *alvitanas*, e outra miuda ou cega no meio, entralhadas todas com chumbadas de hum lado e boias no outro. A sua extensão he de 5,7 ou 8 pannos de 20 a 30 braças cada hum, atados huns aos outros." [382] Baldaque da Silva apresenta-o como o aparelho de emalhar (volante) mais utilizado no "continente" para a pesca nas águas interiores, condicionada a sua dimensão pela espécie a que se destina e também segundo os locais: "Estas redes são geralmente lançadas na costa, e por vezes tambem no rio, próximo da foz, e ao longo da margem, e muitas vezes sobre os bancos da barra, e sempre de maneira que as chumbadas fiquem assentes no fundo, e as boias para cima mantendo-lhe a posição vertical. O peixe que no seu caminho encontra a rede passa pelas malhas largas, e investindo com a malha meuda fica *emalhado*, preso pelas barbatanas ou pelas alhetas." [383]

---

[379] *Memórias...*,V, 1815, p. 94 - 137. O tema não lhe é estranho já que nessa obra colectiva outros contributos deixou dentro do mesmo âmbito: "Memória sobre a decadência das pescarias de Monte Gordo", "Memória sobre a preparação do peixe salgado", "Memória sobre a decadência das pescarias em Portugal", "Memória relativa ao estado das pescas de Entre Douro e Minho" e "Memória sobre as pescarias de Portugal". A costa Sul do País é largamente citada, o que demonstra um atento conhecimento do espaço em estudo. A prová-lo, a existência de uma outra "Memória sobre a agricultura do Algarve, e melhoramento que pode ter".

[380] *Ibid.*, p. 132 - 137.

[381] Ver a classificação das artes de pesca em C. Nédélec, 1986.

[382] J. B. Silva Lopes, 1841, p. 81.

[383] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 27. Se o processo "teórico" da captura é esse, sobre a sua aplicação directa no Guadiana e pelos pescadores de Alcoutim, recorremos a A. Ascensão Nunes que diz a arte ter sido introduzida na área por pescadores do Vouga (1985, p. 83).

Lacerda Lobo indicava esta arte especialmente para a pesca do sável e da lampreia, espécies que voltam a ser referidas para a actualidade, em temporadas de Março a Maio [384]. Porém, no final do século XIX e segundo a *Estatística das Pescas Marítimas*, esta arte estava estritamente vocacionada para a captura do linguado e do robalo, certamente mais para jusante, face aos problemas da poluição do rio. Sob a jurisdição das autoridades marítimas de Vila Real de Santo António existiam em actividade em 1898, 15 aparelhos que ocupavam 30 pessoas em 15 embarcações. Em 1912, esses números haviam descido ligeiramente: 12 aparelhos, 21 pessoas e 12 embarcações.

Uma arte de que Lacerda Lobo é o único a fazer referência é a "rede do solho": "[...] tem de comprimento doze braças, e tres de altura: a grandeza da malha he de duas polegadas, e dez linhas quadradas." [385] Baldaque da Silva é bastante lacónico sobre a captura do solho feita na Primavera e que, já esporádica no início do século, se deve ter tornado uma raridade face às novas condições ecológicas do rio.

"Compõe-se [o letrache] de um sacco de rede miuda, entralhada na boca em um quadrado feito com varas amarradas duas a duas. A vara inferior serve de charneira a uma rede, tambem quadrada, e com as dimensões da boca, a qual serve de tampa ou porta. Para fundear este apparelho empregam-se duas embarcações ancoradas à corrente, parallelamente uma à outra, ficando em cada uma dois cabos, um ligado ao canto superior do quadrado e outro ao canto livre da rede, que serve de tampa, e que tem uma pedra para o fazer assentar no fundo. N'esta posição fica o sacco distendido para o lado da corrente e a boca livre para dar passagem aos peixes. O apparelho ainda é fixado por meio de cabos, partindo para as margens do rio, e emprega-se no alto rio Guadiana, em Mertola, para o savel, saboga, lampreia e outras variedades pequenas." [386] (Fig. 123) O aparelho não ocupava, contudo, um número significativo de pescadores na viragem do século, já que a *Estatística das Pescas Marítimas* não o refere para o Guadiana.

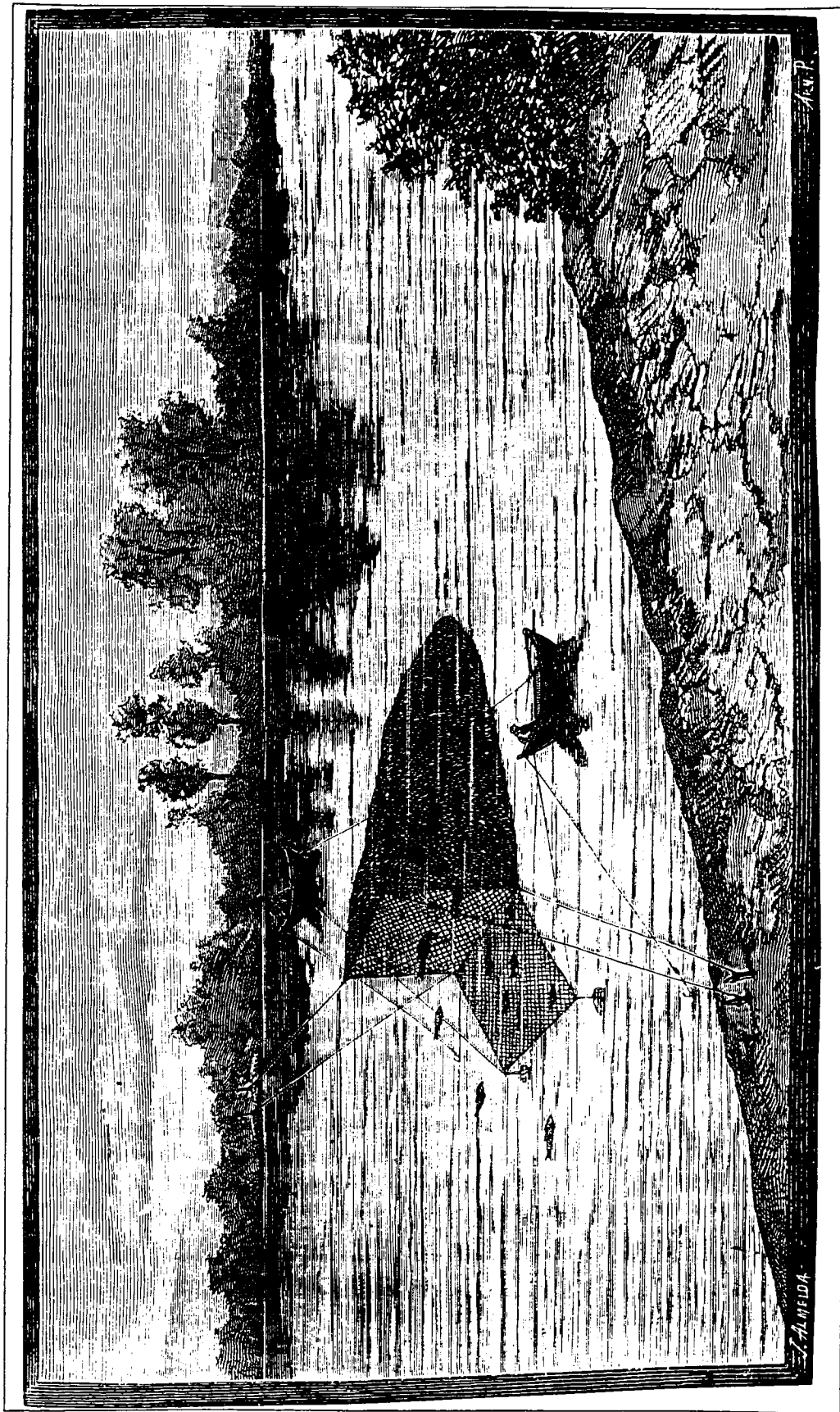
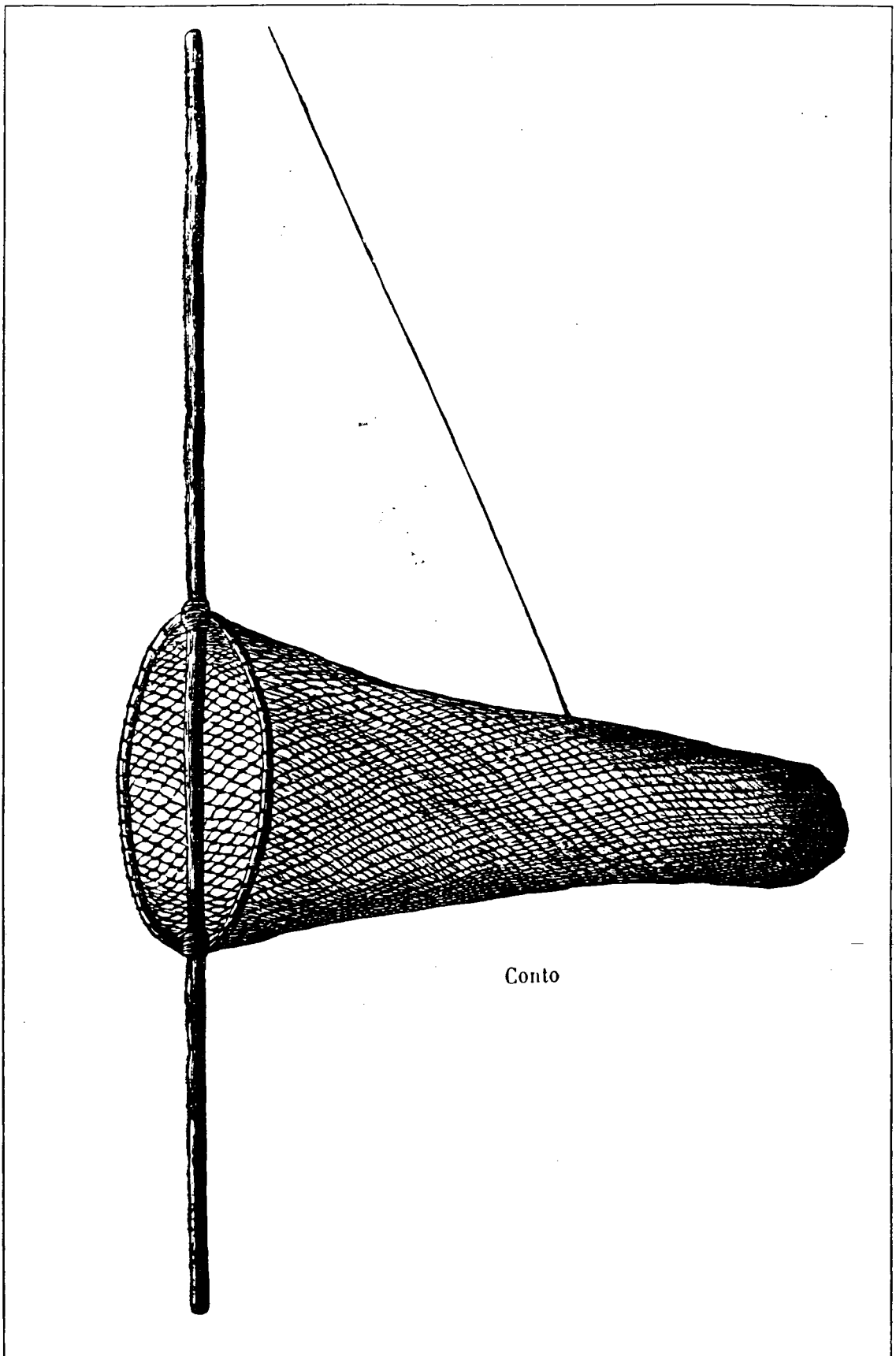
"Usão [os pescadores] tambem do Apparelho chamado Conto na Pescaria dos Barbos, Muges, e Bogas: tem elle a figura de huma pyramide, e he bem semelhante ao sacco de huma rede de Sardinhas; para fazer-se uso do dito Apparelho, se entralha em hum arco de páo, o qual communica com vara, que tem trinta ou quarenta palmos de comprimento, sendo sempre proporcionada à profundidade do Rio: a circumferencia do Conto tem vinte e quatro

[384] M. Lurdes Franca *et al.*, 1987, p. 42.
[385] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 133.
[386] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 323.

Fig. 123 - O "Letráche".

Fonte: A. Baldaque da Silva, 1892, p. 323.

Fig. 124 - O "Conto".

Fonte: A. Baldaque da Silva, 1892, p. 318.

palmos, a altura delle he de vinte e dous." [387] (Fig. 124) A descrição de Baldaque da Silva é tão minuciosa quanto esta de Lacerda Lobo, mas afirma que o *conto* é usado em especial para montante, junto a Mértola, e próprio para a pesca do sável, da saboga e da lampreia [388]. O seu uso restrito e localizado, à semelhança do Letrache, não à assinalado nas estatísticas oficiais.

"Tem este Apparelho [a corvineira] setenta e cinco palmos de comprimento, e treze pares de malhas na altura, que com o entralhamento fazem dezaseis palmos." E Lacerda Lobo esclarece as características do processo: "A Pescaria da Corvina faz-se em Março, Abril, Maio, e Junho. Este Peixe entra muitas vezes em cardumes pelo Guadiana, fazendo varios arribalões por este Rio; mas em huns annos em mais quantidade, do que em outros; de fórma que no anno de 1790 entrárão em tanta abundancia, que hum só Pescador de Castro Marim apanhou duzentas Corvinas em hum Esteiro, que o Guadiana mette para este Rio. Este só facto bastou para mandarem logo fazer em Hespanha quarenta e oito Corvineiras; porém não me consta, que tenha começado esta Pescaria no Guadiana feita pelos nossos Pescadores." [389] Arte associada pelos diversos autores aos marítimos espanhóis, é exemplo evocado para provar o pouco interesse e iniciativa dos profissionais portugueses [390]. De facto, só para os primeiros anos do século possuímos dados estatísticos sobre a utilização desta arte em Guerreiros do Rio: 2 embarcações com 1 aparelho, em 1907, ocupando de 4 a 6 pessoas [391].

A pesca da corvina por parte dos portugueses, segundo Lacerda Lobo faz-se mais à linha, "do modo seguinte, tomão hum pedaço de raiz de sobreiro, e proximo a este está o Anzol com a isca: como a raiz do sobreiro he fosforica, lançada debaixo d'agoa, a Corvina de longe a vai procurar; e achando ali a carnada de que gosta, fica presa no Anzol." [392]

A pesca à linha far-se-ia ao longo de todo o rio. Lacerda Lobo dá ainda informação sobre os pescadores de Mértola que "[...] tambem costumão pescar à cana a Boga, e Bordalo nas ribeiras, que vão desagoar no Guadiana." [393] A utilização de plantas como isco ou com o

---

[387] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 134.

[388] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 29.

[389] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 134 e 136.

[390] Cfr. J. B. Silva Lopes, 1841, p. 385 e Alfredo Ghira, 1889, p. 10. Para a captura da corvina utilizam também os espanhóis o *espinhel* e o *cedal*. "[...] he elle o mesmo que a Chavega, só com a differença de ter aquelle os claros muito maiores, e o sacco ser feito com hum fio semelhante ao das Corvineiras." (C. Lacerda Lobo, 1815, p. 135). O outro autor que também refere o *cedal* brevemente é Silva Lopes na sua *Corografia* (1841, p. 396).

[391] *Estatistica das Pescas Maritimas*, 1907, p. 216 - 217.

[392] C. Lacerda Lobo, 1815, p. 135.

[393] *Ibid.* Sobre o seu aparecimento em maior número havia dito C. Lacerda Lobo: "He este Pescado em maior quantidade quando as Toninhas entrão no Guadiana, por que fugindo dellas os outros Peixes, se avisinhão mais da terra." (*Ibid.*, p. 136).

fim de "envenenar" as águas do rio é um método antigo e aplicado com frequência neste rio, como veremos.

O Bocal e a Tarrafa são "Apparelhos mais vulgares e conhecidos, com os quaes apanhão as Bogas, e Bordalos." [394] Sobre o *bocal* não encontrámos nenhuma outra referência mas sobre a *tarrafa*, as notícias são detalhadas: "À uma rede de fórma circular quando aberta, tendo 3 metros a 3m,5 de diametro; tendo em volta da tralha pesos de chumbo, ou chumbadas, e é fixa pelo centro a uma linha de pesca sufficientemente grossa. Este apparelho é só usado dentro do rio, nas proximidades de Mertola, e com a agua bastante clara. O pescador que percorre uma certa extensão do rio, dentro de uma pequena lancha, logo que vê peixe, lança a tarrafa por uma fórma especial; as chumbadas fazem-a mergulhar rapidamente até ao fundo, ficando o peixe debaixo. É alada em seguida pela linha que tem ao centro, e arrastando a pouco e pouco a tralha, as chumbadas unem-se, ficando o peixe dentro da rede. Existem muito poucas, e só as usam raras vezes." [395] Pelo fim do século, esta arte confinada ao troço mais a montante, era preferencialmente utilizada na captura do muge. Em 1902 existia no rio 1 embarcação com 2 homens ocupados nessa actividade.

"Usão tambem na Pescaria do Guadiana dos Covãos: com este Apparelho apanhão as Eirozes, Barbos, e Tencas. No tempo de Verão he frequente a Pescaria feita de noite com a candeia." [396] (Fig. 125) A este tipo de pesca referir-se-á Silva Lopes mas esta arte é um outro exemplo com localização muito precisa e de importância económica mínima. A propósito das pescarias em Alcoutim, onde Lacerda Lobo diz "não se encontrarem pescadores de profissão", fala este autor da pesca do muge "à candeia com fisga", que Silva Lopes refere de igual modo [397].

A. Ascensão Nunes também descreve o modo de proceder, em Alcoutim: "Efectuada à noite, com o auxilio da lancha, um dos pescadores vai remando e o outro, colocado à proa, mune-se do candeio (utilizava-se um "gasómetro") e da fisga, espécie de arpão, normalmente com dez dentes. Devido à luz, o muge aproxima-se e o pescador com um golpe agil, ferra-o. [...] É o muge o único que vem ao candeio e este género de pesca praticava-se a partir de S. João até Outubro." [398] Se Alcoutim parece ser o centro da utilização deste tipo de arte no Guadiana, também de Guerreiros do Rio nos vem idêntica

---

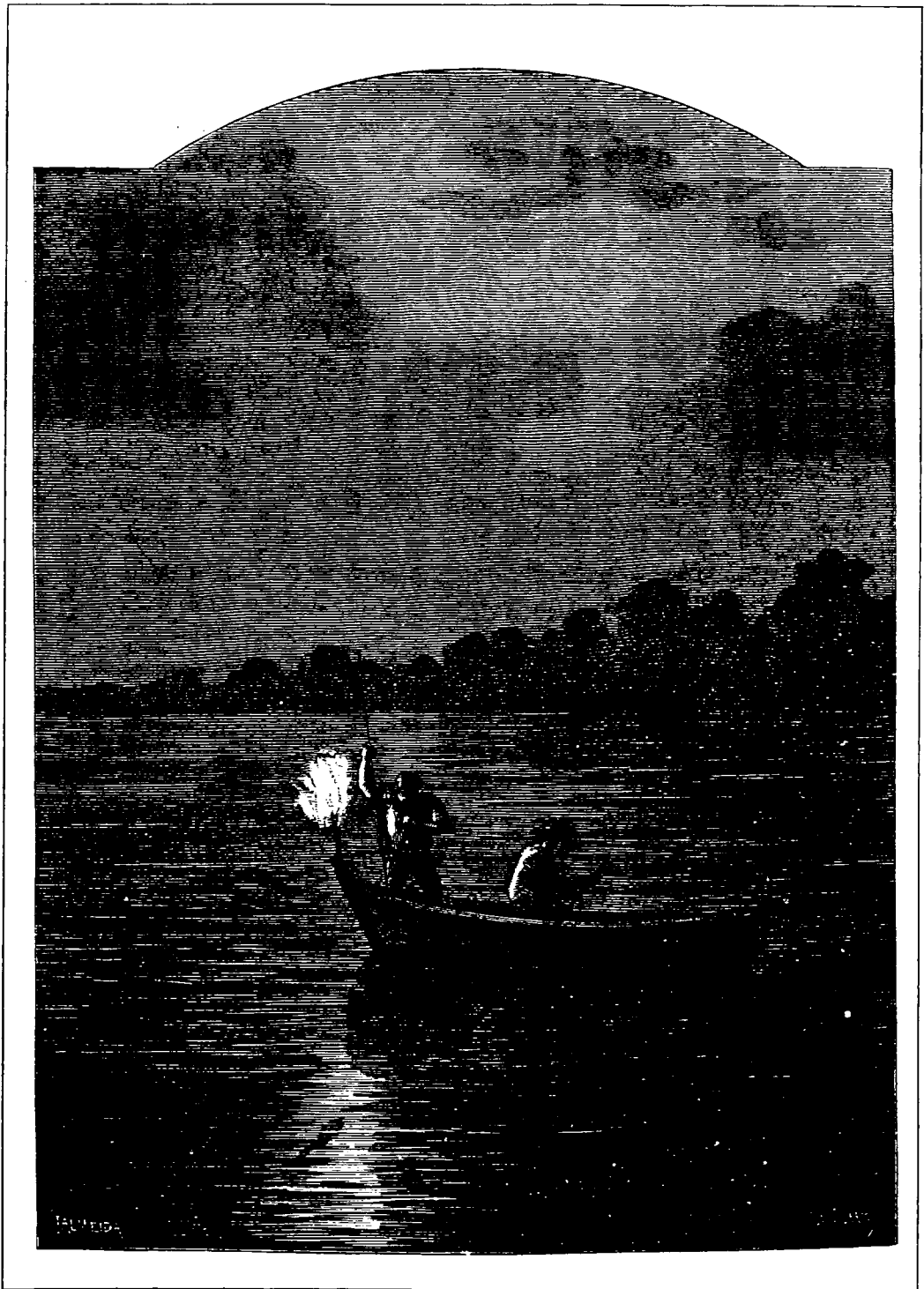
394 *Ibid.*

395 A. Baldaque da Silva, 1892, p. 27-28.

396 C.Lacerda Lobo, 1815, p. 135.

397 J.B.Silva Lopes, 1841, p. 396.

398 A. Ascensão Nunes, 1985, p. 82.

Fig. 125 - A pesca ao candeio.

Fonte: A. Baldaque da Silva, 1892, p. 318.

informação. Entre estes dois núcleos se repartiam os 2 a 3 barcos e igual número de aparelhos que ocupavam uma média de 4 pessoas, pela viragem do século [399].

As artes de pesca aumentam na informação oitocentista sobre o Guadiana. A pitoresca síntese de Lacerda Lobo deu lugar a levantamentos exaustivos das espécies e métodos de captura. Seguiremos a própria listagem estabelecida pelas estatísticas oficiais, começando por analisar a *lavada*.

Segundo Baldaque da Silva: "Este apparelho [a lavada] é formado por uma rede, composta geralmente de dez pannos de rede cosidos uns aos outros, perfazendo o comprimento total de rede 80 a 90 metros, regulando a sua maxima altura de 6 a 8 metros. [...] funcciona da seguinte maneira: uma das calas fica em terra, a rede e a outra cala saem para o mar a bordo de uma lancha; quando chega ao ponto onde lhe convem pescar, e portanto lançar a rede, larga e segue a lancha a favor da corrente, largando a outra cala, a do arribadeiro, e dirigindo-se sempre para terra. Quando chega a terra unem uma e outra cala, e alam pelas duas, até que a rede chegue à terra. N'esta occasião recolhem o peixe. Empregam-se geralmente n'esta arte seis a doze homens, e empregam-a na costa, e dentro do rio algumas vezes." [400] Utilizada no estuário do Guadiana especialmente para a captura do linguado e do robalo (em alguns casos também da mucharra) pelos pescadores de Castro Marim, eram 5 os aparelhos manuseados por uma média de 4 dezenas de pessoas, distribuídas por 4 a 5 embarcações, nos últimos anos de Oitocentos.

Uma outra arte necessitando mão de obra numerosa era a solheira. "É um apparelho similhante à *lavada*. Compõe-se de dez pannos de rede cozidos uns nos outros, formando rectangulo [...] O seu comprimento regula entre 120 a 125 metros, tendo de altura 3m,5. [...] A sua maneira de funccionar é a seguinte: a rede é levada para a praia por dezoito homens, que são os que geralmente comporta um apparelho d'estes; quando chegados ao ponto onde a querem ou lhes convem larga-la, cinco homens seguram uma das calas em terra, e seis seguem por agua dentro com a outra cala e a rede, até que a agua lhes dê pela cintura e largando a rede, voltando depois para terra e seguindo sempre uma direcção divergente do calão que ficou em terra. Os sete homens restantes são espalhados dentro de agua e nas costas da rede, segurando-a pela tralha superior para a levantarem à maneira que o peixe que vem, salta, e isto ao mesmo tempo que de terra é allada uma e outra cala. Emprega-se este

[399] *Estatistica das Pescas Maritimas*, 1897-1903.

[400] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 25-26.

apparelho no rio e na costa, para a pesca do mugem, linguado, tainha, etc." [401] A esta descrição de Baldaque da Silva correspondem os seguintes dados numéricos para uma década depois (1898): 4 aparelhos ocupando 54 pessoas em 5 embarcações, que capturavam o linguado e o robalo nas águas do estuário [402].

No caso do *tapa-esteiro* "como o nome indica, a entrada da ribeira era tapada com uma rede munida, na extremidade, de chumbadas para que ficasse estendida. Depois do baixar da maré, os pescadores entravam na ribeira com 'rodiscas' (arcos circundados de rede, em tipo de funil e com um cabo, normalmente de cana), chegando-lhes a água até à cintura. Apanhavam assim o peixe, uma vez que a água existente era relativamente pouca e a passagem para o rio estava vedada." [403] Preferencialmente utilizada para a captura do muge, esta arte encontrava-se representada no Baixo Guadiana, na primeira década do século, por 3-4 aparelhos, ocupando uma média de mais de 3 dezenas de pessoas.

Uma das mais originais artes de pesca utilizadas no Baixo Guadiana é a chamada *colher* (Fig. 126). "A colher consta de uma rede triangular, entralhada em duas varas cruzadas e amarradas, formando um bolso. Os extremos livres das varas ficam dentro da embarcação, e o seu cruzamento assenta à poupa sobre a borda. A embarcação anda a ré em direcção à margem, e mergulha-se o apparelho dentro de agua, aguentando os cabos das varas com as mãos, e assim que algum peixe entra no espaço comprehendido pela rede e a terra, levanta-se a colher fóra de agua, e recolhe-se a pescaria. A malha mede 10 millimetros de lado." E acrescenta Baldaque da Silva: "Esta rede é usada pelos pescadores do rio Guadiana, mas em diminuto número pelo insignificante lucro que dá." [404]

Embora a arte seja característica dos núcleos piscatórios dos "montes do rio", ela também não é desconhecida em Alcoutim [405]. Em Guerreiros do Rio, a utilização da arte, importada do Guadalquivir (segundo a tradição local), manteve-se durante gerações na mesma familia de pescadores [406]. A colher destinava-se à captura do muge e existiam na primeira década do século 4-5 aparelhos desse tipo em igual número de embarcações, dando

---

[401] *Ibid.*

[402] *Estatistica das Pescas Maritimas,* 1896-98, p. 118-119.

[403] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 83-84. A esta descrição referente à pesca em Alcoutim, justapõe-se uma outra mais técnica de Baldaque da Silva para o conjunto do rio: "Compõe-se de uma rede larga, tendo de comprimento pouco mais ou menos, a largura do esteiro em que ha de servir [...] No meio da rede e a meia altura d'ella, que geralmente é de 6 metros, estão fixas as *mangas* [...] que são como uns saccos de rede, cosidos a um arco de vara, e este à rede maior, e amarrados no fundo. Dentro d'estas mangas, e partindo do mesmo arco estão outros saccos menores, *galritos,* cujo fundo é aberto para dar passagem ao peixe para dentro das mangas." (1892, p. 27).

[404] *Ibid.*, p. 323. Ver José Varzeano, 1977.

[405] O. L. Filgueiras di-la utilizada em todo o Guadiana navegável (1970, p. 98).

[406] F. Correia da Costa *et al.*, 1987, p. 36 e Carlos Moreira, 1987, p. 641.

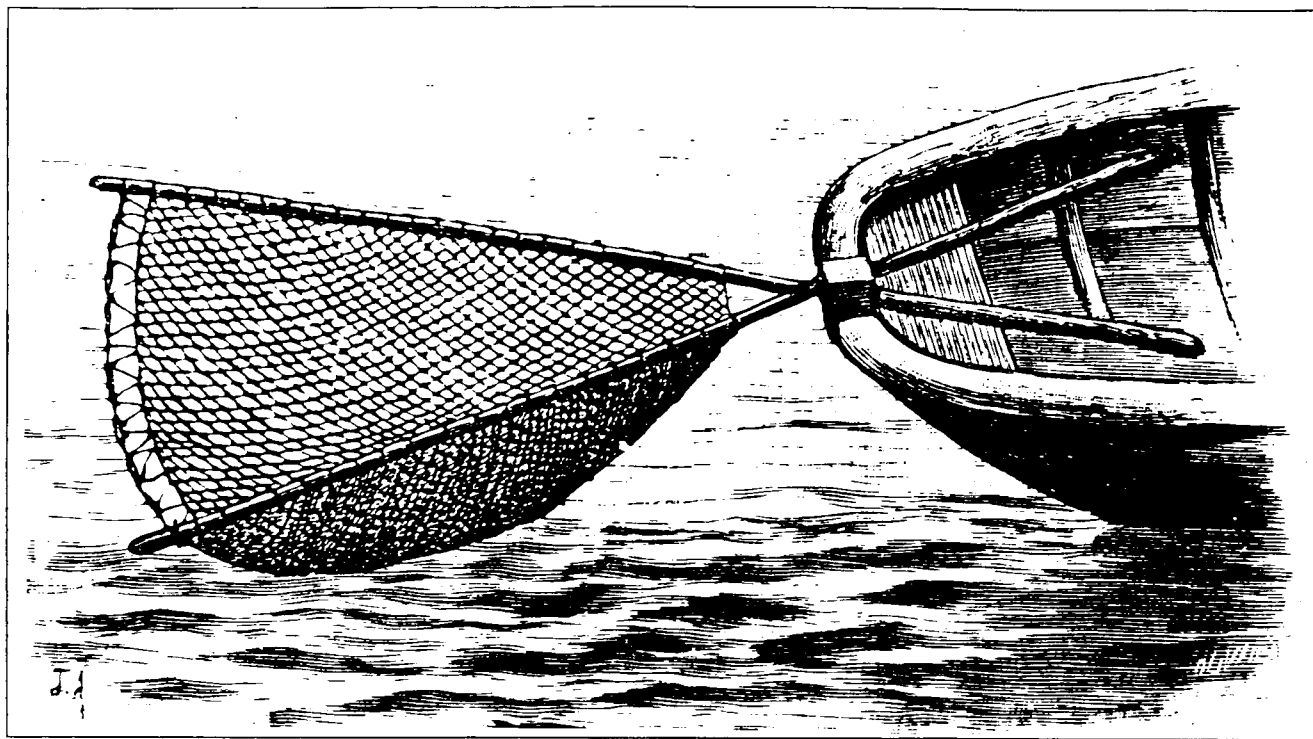
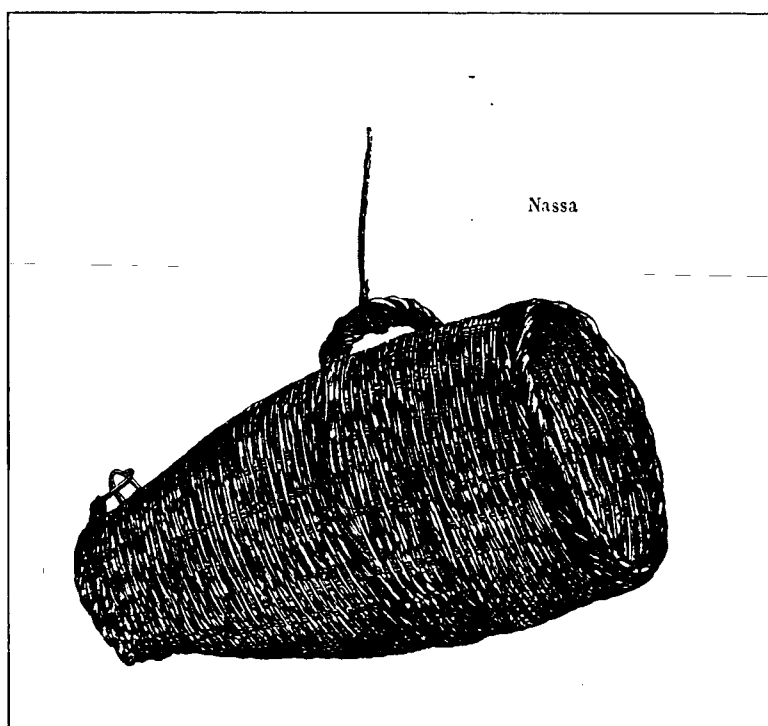
Fig. 126 - A "Colhér".

Fonte: A. Baldaque da Silva, 1892, p. 322.

Fig. 127 - A "Nassa".

Fonte: A. Baldaque da Silva, 1892, p. 320.

trabalho a 6-8 pessoas [407].

O *palangre* é constituído por "dois cabos [...] amarrados ao lume da água a umas boias, e pelo chicote inferior a duas pedras, que assentam no fundo. A estes dois cabos e perto do fundo acha-se amarrado horisontalmente um outro cabo, onde se acham cosidas diversas *braceladas* com anzoes empatados e iscados. [...] São lançados em 4 ou 5 braças de agua, no rio e na costa, e em qualquer occasião, costumando levantal-os duas ou tres horas depois, ou para os iscar de novo, ou para lhes retirar o peixe apanhado. Servem geralmente para a pesca do besugo, cação, baila, mucharra, sargo, etc." [408]

Arte de pesca muito característica do troço médio do Baixo Guadiana (Alcoutim, Guerreiros do Rio), à semelhança da *colher*, o *palangre* é um aparelho rudimentar que a *Estatística das Pescas Marítimas* contabiliza para 1907, em número de 3, ocupando 6 pescadores nas águas salobras da capitania de Vila Real de Santo António. A mesma fonte indica como espécies capturadas com esta arte, o sargo e, esporadicamente, o robalo e o barbo, este último atraído ao anzol com figo seco.

O *linhavão* é "[...] composto de uma linha de 0m,005 de diametro, terminando por um prumo de chumbo. Pela parte superior do prumo é amarrada a *madre*, composta de uma linha igual à primeira e no fim da qual empata o anzol, e outras vezes se empatam na mesma linha dois anzoes, um no extremo e outro mais acima. A linha, denominada *linha*, tem geralmente o comprimento de 24 braças, e é esfregada com alfarroba verde, que lhe dá uma cor escura e grande rigeza, o que as faz durar muito tempo. Este apparelho é empregado para a pesca da pescada, pargo, cherne, mero, corvina, etc." [409]

O *linhavão* é utilizado na pesca do robalo e da corvina, segundo as estatísticas oficiais que dão conta de uma significativa quebra do número de aparelhos existentes no Baixo Guadiana: em 1898, existiam 18 aparelhos manipulados por 34 pescadores (números que aumentam em 1901 e em 1902), porém, em 1912, não seriam utilizados mais de 2 aparelhos por um único pescador [410].

---

[407] *Estatística das Pescas Marítimas*, 1907, p. 216-217.

[408] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 29-30. Sobre o *palangre* faz também A. Ascensão Nunes uma pormenorizada descrição: "O *Palangre* consiste num fio a que chamam 'madre' e ao qual se prende, de espaço a espaço, outros fios curtos em cujas extremidades se colocam anzóis. Estes fios tomam o nome de 'braceladas'. Nos extremos da madre, colocam-se pedras que deverão assentar no fundo do rio. Espaçadamente, colocam-se mais pedras para o fio não levantar, arqueando. Duas bóias indicam a posição da arte. O palangre é transportado na 'banastra', tipo de peneira sem fundo onde se enrola a madre e se fixam os anzóis. Este tipo de pesca utiliza-se todo o ano. Para o barbo, isca-se com figos secos, minhoca, camarão, batata frita e 'porca-sara' [bicho-de-conta]. Para a eiró, utiliza-se sardinha, camarão e minhoca." (1985, p. 83).

[409] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 30. Sobre o curioso aproveitamento da alfarroba para fortalecer a consistência da linha utilizada, referia-se já Silva Lopes na sua *Corografia*, criticando uma vez mais a falta de iniciativa por parte dos pescadores portugueses: "As linhas [...] que vem quasi todas de Hespanha, sendo poucas feitas no Algarve por puro desmazelo, são esfregadas com alfarrobas machucadas para se conservarem e durar mais." (1841, p. 83).

[410] *Estatística das Pescas Marítimas*, 1898-1912.

Uma última arte é referida nestas estatísticas oficiais que temos vindo a seguir: a *barqueta* ou *varestilha* de que Baldaque da Silva dá também uma descrição pormenorizada: "Este apparelho só serve para a pesca do peixe meudo, como mucharra, besugo, sargo, linguado, etc. É composto de uma linha de 0m,002 de diametro amarrado em pé de gallinha ao extremo de uma vara de zimbro, tendo inferiormente a este pá de gallinha um outro com uma chumbada. No outro extremo está amarrada uma outra linha denominada *madre*, e onde estão empatados os anzoes." [411] Existiam pela viragem do século cerca de 2 dezenas destes aparelhos em actividade no Baixo Guadiana, ocupando perto de 40 pescadores.

Outras artes funcionavam ainda no Guadiana, como o *covo* e a *nassa*, os dois únicos aparelhos de cana referidos por Baldaque da Silva: "Tem [*o covo*] a forma conico-truncada, sendo feito de canna entrelaçada. Assenta no fundo pela base maior, à qual amarram pedras para aguentarem no fundo o apparelho todo. Na parte superior tem uma abertura provida com outras cannas convergindo para o interior, para evitar assim que o peixe, uma vez entrado no apparelho possa sair. Na base inferior existe uma porta para se poder tirar o peixe. Costumam largar este apparelho para o fundo, ao anoitecer, deixando-o marcado com uma boia e suspendendo-o no dia seguinte." E sobre a *nassa*: "É em tudo similhante ao covo, fazendo differença, unicamente em a parte superior ser terminada em calote-espherica, proximamente. São empregados estes apparelhos na pesca puramente do rio." [412] (Fig. 127). Quanto às espécies capturadas com estes aparelhos, A. Ascensão Nunes para o caso de Alcoutim, diz que a primeira é destinada ao barbo, iscada com tremoço e utilizada na época "baixa" do Inverno e, a segunda, destinada à eiró, iscada com sardinha e em uso em qualquer época do ano [413]. A arte da *nassa* sobreviveu no Guadiana e, ainda hoje, tipos únicos são utilizados neste rio [414].

A descrição [illegible]stiva das artes de pesca que acabámos de fazer pareceu-nos importante para dar conta da complexidade e riqueza desta actividade no Baixo Guadiana, quase sempre esquecida de estatísticas e de estudiosos. Ela não esgota porém todos os casos, já que nos socorremos apenas de fontes "oficiais": toda a realidade da pesca

---

[411] A. Baldaque da Silva, 1892, p. 30.

[412] *Ibid.*, p. 30 - 31. Carlos Moreira refere que no Guadiana a *nassa* p[illegible]bem ser chamada *cofre* (1987, p. 678).

[413] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 83.

[414] "[...] uma nassa em tronco de cone, rígida e não desmontável, de suporte metálico, forrada com rede de pesca e com uma abertura na base maior, que se destina a peixe e é fundeada isoladamente; outra nassa, denominada cofre, confeccionada em vime, em forma de garrafão com a abertura situada na base, aplicada à captura da eiró e também fundeada isoladamente. Todas as nassas empregues pelos pescadores do rio Guadiana são iscadas com camarinha branca, capturada para o efeito com chalrão, junto à margem do rio." (F. Correia da Costa *et al.*, 1982, p. 32).

clandestina escapa a essa informação.

É através da legislação local que podemos reconstituir a sua prática e a sua importância [415]. Mais do que a fuga ao imposto, o que preocupa as autarquias é a destruição das espécies por técnicas criminosas que põem em perigo a manutenção das actividades económicas da comunidade de pescadores. Já em 1875 é aprovada pela Câmara de Mértola uma postura sobre a utilização de dinamite para a pesca no rio [416] (ver Doc. nº 21). Quase três décadas depois (1901), um *Código de Posturas Municipaes* é promulgado pela mesma Câmara e nele se proibe a pesca: "a) Lançando nas águas, cóca, verbasco, trovisco, dynamite, cal ou qualquer substancia nociva ao peixe; b) Com redes de arrastar ou mantas; c) Nem desviando a corrente da água; d) Nem esgotando os pegos; e) Nem com redes ou artes que tenham malhas ou aberturas inferiores a 0m,002." [417]

É especialmente através deste último e complexo articulado que nos apercebemos dos métodos "caseiros" usados à revelia da autoridade local, por quem vive o rio. Métodos tradicionais mas também produtos químicos ou redes especiais. Os tempos são outros, facultando inovações que facilitam as antigas tarefas, mas perigosos pelas transformações nos ecossistemas, já de si em desequilíbrio face à poluição que alastra. As providências dos homens do concelho não serão suficientes nem eficazes.

3.5 - Os pescadores e os seus "Compromissos"

A comunidade piscatória do Baixo Guadiana, embora pequena, tinha características muito próprias. O pescador fluvial era também marítimo (junto à foz) e agricultor e barqueiro (no interior). A ocupação a tempo parcial resultava das épocas de pesca no rio e de períodos de trabalho mais intenso e melhor remunerado no campo ou no mar.

É ao longo das várzeas marginais do Guadiana ou no fundo dos encaixados vales seus afluentes que se encontram os mais férteis solos para o cultivo de hortas e pomares. Aí o pescador trabalha enquanto vigia as marés. Na entrada das corvinas, as pescarias centram-

[415] Embora não possamos esquecer a legislação geral sobre pescas interiores bem como os tratados luso-espanhóis sobre a matéria (ver J. Alcino Cordeiro. 1958).

[416] "[...] foi ponderada a inconveniencia da pesca por meio da dinamite, por que não só mata e destroi as criações do peixe, mas prejudica gravemente os meios de subsistância d'individuos e familias, que pelos meios ordinários e usuaes se dedicão exclusivamente àquella industria. Por taes considerações accordou a Câmara em que se vedasse a referida pesca pela presente postura [...]" (AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/22, fl. 72v-73). J. M. Graça Affreixo no seu estudo sobre o concelho de Serpa indigna-se contra o "[...] actual [1884] emprego, verdadeiramente vandalico, da dinamite para obter poucos peixes, que se comem com estragado sabor, à custa de milhares que ficam inutilizados?!" (1984, p. 279).

[417] AHM, *Código de Posturas Municipaes [...] 1901*, Cx. A. B. 3/2, fl. 30v.

se no estuário com as gentes de Castro Marim e de Vila Real; pelos últimos meses do ano, partirão em grande número para o largo, para a pesca da sardinha. A partir de Janeiro, as condições do mar agravam-se e as capturas diminuem drasticamente: procura-se de novo o rio [418]. A alternativa às "épocas baixas" é pôr as embarcações ao serviço do transporte de pessoas e de mercadorias. De Castro Marim asseguram-se as ligações para Alcoutim, para Mértola, ou mesmo para a costa espanhola [419].

Com o incremento da navegação no rio devido à exportação do minério (sem referirmos por agora os graves problemas de poluição), a pesca torna-se mais perigosa e difícil pelo ruído e pelo movimento permanente das embarcações que circulam no estreito vale. A procura por parte dos novos e mais fortes mercados desafia as repetidas imposições dos poderes central e local sobre os pescadores. Em 1878 é estabelecido um convénio entre Portugal e Espanha sobre a liberdade de pesca nas costas e rios limitrofes [420], em Outubro de 1885 é assinado mais um regulamento sobre pesca nesses mesmos cursos de água, apertando a vigilância sobre os pescadores [421]. A regularização do estatuto junto da capitania é imperativa e são publicadas normas estritas para a actividade dentro de cada concelho. O controlo do cumprimento da legislação torna-se mais rigoroso no que respeita aos impostos sobre o pescado, agora que o auto-consumo não pode ser evocado como único. O pescador está também dependente de quem lhe comercializa o produto, fazendo-o chegar aos lugares perdidos da serra [422]. Há que pagar também essa tarefa.

Como grupo profissional, os pescadores encontravam-se organizados em Vila Real de Santo António, onde os homens ligados ao mar eram numerosos e empreendedores. A sua mais importante instituição era o "Novo Compromisso Marítimo", associação de socorros mútuos, estabelecida por alvará de 22 de Junho de 1899 [423]. Novo, porque sucessor de dois outros que desde 1775 vinham assegurando as mais prementes necessidades dos pescadores, no quadro de uma larga tradição de associções que em Portugal (e no Algarve) remontam à

---

[418] Cfr. Carminda Cavaco, 1976, I, p. 42.

[419] Afirma Silva Lopes na segunda década do século: "Empregão-se [os pescadores de Castro Marim] em alguns barcos viajeiros, nos quaes exportão os géneros do paiz para Mértola, ou Gibraltar [...]" (1841, p. 391).

[420] Cfr. M. C. Proença *et al.*, 1990, p. 63.

[421] "Reglamento de policia de la pesca costera entre Portugal y España, firmado en Madrid en 2 de Octubre de 1885 [...] Artigo 5. La pesca en los rios limitrofes Miño y Guadiana, será como hasta aquí ejercida en comúm por portugueses y españoles, en conformidad de las disposiciones reglamentarias dictadas de acuerdo [...] en lo que se refiere al rio Guadiana, por el Capitán del puerto de Villa Real de San Antonio y el Ayudante de Marina de Ayamonte, sancionadas por los respectivos Gobiernos." (*Revista de Pesca Marítima*, I, 1885, p. 134).

[422] Refere A. Ascensão Nunes para o caso de Alcoutim: "O pescador tem normalmente um "contrato" celebrado com o *arrieiro*, a quem unicamente vende o peixe, e este compromete-se a comprar-lhe todo o que apanhar. Arrieiro é o homem que conduz bestas de carga, e daí a manter-se ainda esta designação, pois seria este o processo utilizado para o transporte e venda pelo concelho e vizinhos." (1985, p. 84).

[423] Cfr. F. Athaide Oliveira, 1908, p. 165. J. M. Mello de Mattos, refere a data de 7 de Setembro do mesmo ano (1903, p. 20).

Idade Média [424]. O Compromisso de Vila Real, que possuia 671 membros em 1890, alargará o seu âmbito após a reforma de 1899, quer a um leque mais vasto de sócios, quer no que toca às suas atribuições e deveres. Não só os pescadores podem pertencer à instituição, mas também os trabalhadores agrícolas e parte dos do sector mineiro. Para todos se providenciam auxílios médicos e medicamentosos, o pagamento de algumas contribuições, de funerais, etc. [425]

A importância e influência da Mina de S.Domingos está bem presente no Compromisso que, como representante da classe dos pescadores, vinha recebendo "donativos" desde inícios da década de 1880, a fim de evitar os protestos que cresciam pela poluição das águas do rio. Os pescadores são uma minoria. Onde os problemas são mais graves (como em Alcoutim ou em Mértola), são poucos e sem força. Nesta última vila, temos conhecimento que pelo menos duas vezes (em Abril de 1890 e em Março de 1911) "comissões" de pescadores apresentaram veementes protestos junto da Câmara sobre tão grave problema, mas nunca parecem ter formado uma associação [426]. Só em 1915 temos notícia da existência de uma instituição dedicada à pesca no rio, pelo menos a sua denominação assim o indica - "Companhia de Pescarias do Guadiana" - embora se afigure um empreendimento com continuidade [427].

3.6 - A poluição do rio

Ao registarmos alterações na organização do espaço do Baixo Guadiana e suas causas através das relações entre o homem e o meio, encontrámos na actividade da pesca fluvial um bom exemplo do que procurávamos. Se numa primeira fase, com a instalação das novas populações e consequente aumento da procura do pescado, as alterações eram de

---

[424] "Para remediar algumas cousas tem os mariantes do Algarve hum estabelecimento coevo com o principio da monarquia, o qual ampliado de certo modo, e convertido em huma especie de federação permanente, bastaria para fornecer os meios principaes de augmentar as pescarias, e com ellas seus proprios interesses. Em todos os portos do mar formão elles huma associação com o nome de *Compromisso*, para cujos fundos todos concorrem com parte de seus lucros, quer sejão de pesca, quer de viagens [...] Fornece o *Compromisso* às familias dos marítimos, médico, cirurgião, sangrador, botica, e socorros pecuniários quando estes estão doentes, velhos ou pobres." (J. B. Silva Lopes, 1841, p. 103).

[425] Especifica-se no artigo 9° dos Estatutos de 1899: "3° Os que se empregarem nos trabalhos de carga e descarga de mineral ou outros semelhantes pagarão 5% do lucro dos seus trabalhos. 4° Os barcos de qualquer natureza de navegação fluvial, os da carreira de Ayamonte e similares, contribuirão com o quinhão egual a um tripulante. 5° Os sócios marítimos ou tripulantes dos barcos empregados no serviço da Mina, trabalhadores, guardas fiscaes, remadores e patrões da alfandega, que se acharem comprehendidos desde os n° 1 a 6 deste artigo pagarão a quota mensal de 400 réis." (F. Athaide Oliveira, 1908, p. 165 - 166).

[426] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1 26, fl. 88-88v e Cx. A. B. 1 35, fl. 12v.

[427] Informa um periódico de Tavira: "São convidados os accionistas desta companhia, a reunirem em Assembleia geral ordinária, no dia 15 de Janeiro de 1916, no escritório da firma M. A. Barbosa Sucessores, para apreciação das contas de 1915, resolverem sobre o futuro da Companhia, liquidação, etc." (*A Provincia do Algarve*, 16 de Janeiro de 1916, p. 2).

sentido positivo, com o avançar do processo e das modificações nos sistemas de exploração do minério, um novo fenómeno vem comprometer irremediavelmente tudo: o da poluição das águas.

Como vimos, a partir da década de 1870, a Mina de S. Domingos introduz a cementação por via húmida. A inovação é vantajosa (entre outras razões), pela não poluição do ar. As consequências do anterior processo de ustulação das pirites ao ar livre, que acarretava a destruição do coberto vegetal, ao mesmo tempo que provocava alterações graves no ar, haviam constituido uma boa lição para os empresários mineiros. Greves, tumultos, petições aos governos, pareciam por esta razão agora estar afastados. Um novo tipo de poluição faz-se porém sentir à medida que aumenta a quantidade de minério extraído e os ecossistemas hídricos atingem graves níveis de saturação. A pesca fluvial é a actividade mais violentamente afectada. A poluição que do Chança e afluentes desce ao Guadiana, atinge o estuário e a costa. Não tardarão as queixas e as reclamações dos pescadores marítimos. Os grandes cardumes de sardinha evitam o litoral, as espécies que procuravam o rio uma parte do ano dificilmente se encontram [428]. Protestam os pescadores fluviais para quem a pesca era um dos modos de subsistência e os que, trabalhando no mar, encontravam no estuário do Guadiana ocupação lucrativa para a época baixa da pesca de Inverno.

Em 1887 e em parte como resposta aos protestos que cada vez são mais e maiores, a empresa de S. Domingos dá por concluída a construção de um conjunto de represas e canais que tem por fim garantir e controlar a "lavagem dos minérios". Até então a solução havia sido a concessão de "donativos" aos atingidos: pescadores e suas instituições corporativas, como os Compromissos Marítimos de Vila Real de Santo António e de Castro Marim [429]. Estabelece-se então que as "descargas" serão feitas durante as cheias de Inverno, época de defeso da pesca fluvial, entre Novembro e Fevereiro [430].

Rapidamente os pescadores se dão conta que o estipulado nem sempre é cumprido. Os imperativos da exploração mineira não concedem muitas alternativa e, aos protestos dos atingidos, a Repartição de Minas responde que o quantitativo obtido pelo Estado a partir do imposto mineiro é o triplo do entregue pela administração de Vila Real de Santo António com base na pesca [431]. De ora avante as grandes responsáveis apontadas serão as minas

---

[428] Refere A. Baldaque da Silva: "Os peixes do mar não procuram muito este rio, porque as suas águas, desde a foz até ao Pomarão, estão muitas vezes enquinadas dos saes venenosos trazidos pelos despejos das minas em exploração nas zonas marginaes, sendo frequente ver-se a boiar à tona de água grande número de peixes mortos." (1892, p. 14).

[429] Cfr. Paulo Guimarães, 1989, p. 22.

[430] Cfr. *Inquérito Industrial de 1890*, I, 1891, p. 28 e Carminda Cavaco, 1976, II, p. 231.

[431] Paulo Guimarães, 1989, p. 21.

espanholas da margem esquerda. O *Relatório sobre a pesca marítima e fluvial* de Alfredo Ghira (1889), procura fazer o levantamento com pormenor da rede hidrográfica poluidora, bem como das minas implicadas e seus processos de escoamento de resíduos, que se tornam mais perigosos pelo regime de estiagem prolongada alternando com cheias fortes e repentinas.

> "Os pescadores d'este rio querem attribuir a falta ou diminuição do peixe às águas saídas das minas de cobre existentes nas duas margens do rio, e as quaes são a mina de S. Domingos na margem portugueza, e as minas de Lagunazo, Cabeza del Pasto, e Vuelta Falsa na margem hespanhola.
>
> A mina de S.Domingos já ha muitos annos que não despeja para o rio aguas sulphatadas de cobre, mas unicamente aguas sulphatadas de ferro que, ainda que nocivas, não são em tal quantidade, que possam prejudicar o rio. [...] D'estes tanques da cementação é que saem depois as aguas que já perderam o cobre [...] e este despejo só se faz para o rio, quando este traz aguas muito barrentas e das muitas ribeiras que n'elle desembocam, quer de uma, quer de outra margem, ou quando ha cheia." [432]

Não retiraríamos a culpabilidade aos empresários espanhóis, tanto mais que a comunidade de pescadores da margem esquerda era restrita, mas bastará pensarmos na dimensão de S. Domingos comparando-a com as suas vizinhas. Acresce a tudo o papel de fronteira do Chança e do Guadiana, a culpa é naturalmente do "outro" [433]. A prová-lo está quem sabe e quem sabe é quem vive o rio [434].

A 22 de Abril de 1890 (escassos meses depois de vir a lume o *Relatório* de Ghira), recebe a Câmara de Mértola um requerimento de um grupo de pescadores da vila, à frente dos quais está Manuel Guerreiro "[...] declarando que as agoas evacuadas das presas da mina de S. Domingos, e que se acham impregnadas de materias cobriças e nocivas desembocando na ribeira do Chança e entrado no rio Guadiana, mata todo o peixe e lhe estraga suas redes o que lhe causa grandissimo transtorno por que não ganham nada para poder sustentar suas familias, que estão redusidas à miséria e pedem providencias para semelhante procedimento." A Câmara delibera expor "[...] os factos allegados ao Governo de Sua Magestade, pedindo

---

432 Alfredo Guira, 1889, p. 5.

433 No Projecto de Lei que o ministro Figueroa propõe às Cortes espanholas sobre a pesca fluvial, em Novembro de 1905, diz-se que nos rios Minho e Guadiana "[...] el éjercicio de la pesca se ajustará á lo estipulado en los Tratados celebrados con Portugal." No Artigo 12° do mesmo projecto estabelece-se a proibição: "Que los establecimientos industriales arrojen á las aguas substancias de propriedades nocivas para la pesca." (A. Figueroa, 1905, p. 580).

434 "Em Fevereiro de 1890, as águas do Guadiana foram invadidas por águas sulfatadas, procedentes das minas de cobre de Espanha. O administrador das minas de S. Domingos, José Abecasis, informou que, em consequência das chuvas, houve cheia no Guadiana desde 17 a 20 desse mês, tendo afluido as águas da ribeira espanhola de Malagon." (H. A. da Fonseca, 1990, p. 180). Nas reconstituições de espaço em Geografia histórica há que confrontar multiplos testemunhos com distintas características e de fontes diversas. "The world has been created as much by mistake as by intent, and it is for this reason that to understand the past we need images, acts and consequences." (R. W. Chambers, 1982, p. 200).

providencias para remediar o estado defficultoso em que se acham aquelles desgraçados." [435] A luta manter-se-á com factos pontuais e situações temporárias e transitórias. Periodicamente recolhemos mais uma notícia de novas "descargas" e consequentes mortandade de peixe. É a Câmara porta-voz dos desvalidos, em mais este capítulo da sua cruzada contra a mina de S. Domingos e seus concessionários.

Vincando o estipulado em legislação geral para todo o reino, o *Código de Posturas Municipais* de 1901 dá conta através do seu artigo 25° das proporções que o problema assume: "As pessoas que tiverem represadas aguas com substancias vegetaes ou mineraes nocivas, são obrigadas a purifical-as pelos processos chimicos ou a encaminhal-as por forma que, quando soltas as represas, essas aguas não vão confundir-se com outras aguas que sejam do dominio publico, prejudicando-as." [436]

Não deixa de ser curioso o cuidado patente nestas *Posturas* quanto aos outros tipos de poluição dos cursos de água, face àquela realidade de tão grande dimensão. Assim, por exemplo, os pescadores "[...] quando queiram lavar o peixe, [devem] fazel-o a mais de dez metros de distancia da superficie das aguas, para que as aguas da lavagem se não possam juntar com as do rio." (Capitulo 32°, Artigo 172°, § 3°) [437]. Por outro lado, é proibido nas ribeiras e barrancos do concelho "[...] alagar linho, adoçar tremoços ou lavar lãs, a não ser nos pontos designados pela Câmara." (Artigo 20°, n° 4). Esta, conhecedora da rede hidrográfica poluída (onde o Chança detém um dos principais papéis), estabelece ainda nesse *Código* (Artigo 22°) que "Na freguezia de Sant'Anna de Cambas, deste concelho, é destinada a ribeira de "Chança"para a lavagem de lãs e alagamento de linho." [438] Um outro tipo de poluição das águas que a legislação camarária penaliza é a utilizada por vezes pelos próprios pescadores: "Não pode pescar-se: a) Lançando nas aguas, cóca, verbasco, trovisco, dynamite, cal ou qualquer substancia nociva ao peixe." (Capitulo 31°, Artigo 171°, § 1°) [439].

Com a implantação da República o problema da poluição do Guadiana pela Mina de S.Domingos volta a ser denunciado, na esperança que o novo regime responda com mais eficácia. A inquinação das águas, no conjunto de reivindicações que as comunidades locais

---

[435] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/26, fl. 88, 88v e 89.
[436] AHM, *Código de posturas municipaes [...] 1901*. Cx. A. B. 3/2, fl.8.
[437] *Ibid.*, fl. 35.
[438] *Ibid.*, fl. 7. Uma outra informação temos sobre o linho no Baixo Guadiana a propósito da difusão do paludismo. O médico de Alcoutim, Dr. José Pedro Cunha, em 1901, diz a doença frequente em Martim Longo e em Alcoutim: "[...] principalmente. Na ribeira de Vascão, perto do monte do mesmo nome em Alcoutim, e nalguns pegos, lavam-se e depositam-se linhos, o que deteriora as àguas." (A. Padua, 1903, p. 307). Já numa postura da Câmara de Alcoutim datada, de 1843, se proíbe "[...] que nos pegos do Esteiro da vila, apesar de lavados com àgua da maré, seja proibido alagar linho." (A. Ascensão Nunes, 1989, p. 14).
[439] *Ibid.*, fl. 35.

relembram e exigem, parece das mais contestadas. A 8 de Março de 1911, a Câmara de Mértola "[...] tendo conhecimento que uma numerosa comissão de pescadores desta villa compareceram ontem na Administração deste concelho, onde pediu os bons officios do respectivo administrador para o deferimento duma sua representação ao Governo em que se pede: Que seja estudada a forma de se fazer o esgoto das aguas da Mina de S. Domingos sem prejuizo para as creações do Rio Guadiana; que se melhor solução não for encontrada, se resolva que o esgoto das mesmas aguas se faça apenas durante os meses de Novembro, Dezembro e Janeiro; que se proceda ao repovoamento do mesmo rio, usando-se dos modernos e mais fecundos processos de piscicultura [...]" [440].

Se a proposta dos pescadores surge mais compreensiva perante os factos, confirma-se que a empresa continuava a fazer "descargas" no Guadiana e que a existência das espécies era já de si tão contingente que se propõe o repovoamento do rio. Dois meses depois é recebido o oficio do Director Geral das Obras Públicas e Minas "[...] dizendo que as aguas que faziam mal a este rio eram as das minas hespanholas e que por isso o Governo estudaria a forma de resolver esse assumpto [...]" [441]. Fazem-se visitas de inspecção aos locais e consegue-se que a partir do ano seguinte (1912), a Câmara fiscalize as "descargas" efectuadas pela Mina, porém sem resultado de maior [442]. Nem tudo mudou, especialmente face ao capital estrangeiro. Para quem tenha dúvidas sobre o procedimento criminoso da empresa, nos primeiros dias de Abril de 1913, relata o *Futuro de Mértola* sob o título:

> "Os pescadores de Mertola - uma reclamação justa.
> Disseram os reclamantes que a empresa da Mina de S. Domingos ao contrário do que está combinado mandou despejar as águas da Mina, já por 3 vezes, durante a melhor época das pescarias, que é a presente, tendo estes despejos sido feitos - o primeiro em fins de Fevereiro e os dois últimos em Março; mas o que mais prejuizo cauzou foi o que fez em 26 de Março. Disseram mais que estava combinado que as águas da Mina podiam ser vazadas em Outubro, Novembro e Dezembro, época em que não faria mal algum ao peixe, quando estes tres meses fossem invernosos, pois que, quando eles fossem secos não convém que esses despejos se façam além de 15 de Novembro. [...] A Empreza Mineira logo que manda fazer despejos põe no Pomarão uma quantidade de barcos e homens para apanharem o peixe que aparece morto, mandando-o enterrar de seguida." [443]

[440] AHM, *Actas...*, Cx. A. B. 1/35, fl. 12v.

[441] *Ibid.*, fl. 30v. Ainda pelos anos vinte S. Domingos continuará a dizer que a culpa é dos espanhóis e a influência da empresa reflete-se na própria imprensa local. Em Dezembro de 1924, *A Voz do Guadiana* publica a seguinte notícia: " 'A Voz do Guadiana' deu uma notícia falsa sobre a poluição do Guadiana pela Mina de S. Domingos que protestou. Desconheciamos o facto de haver nas proximidades do Chança e do Malagão, afluente daquela, várias minas espanholas que para aquelas ribeiras deixam sair as suas águas. As minas visinhas de S. Domingos no reino de Espanha e nestas condições são: Volta Falsa, nas proximidades do Chança; Monte Rubio, Romanera, Cabeça de Pasto e Ferrarias no Malagão, sem contar outras mais afastadas mas tambem nas visinhanças destas ribeiras que são tributárias do Rio Guadiana." (15 de Dezembro de 1912, p. 2).

[442] Paulo Guimarães, 1989, p. 22.

[443] *O Futuro de Mértola*, I, 17, 3 de Abril de 1913, p. 2.

O processo só terminará com o encerramento das minas, mas então, outras formas e tipos de produtos poluentes das águas (em especial os ligados aos adubos químicos) farão já os seus efeitos e a fauna piscícola do Guadiana nunca se voltará a reconstituir.

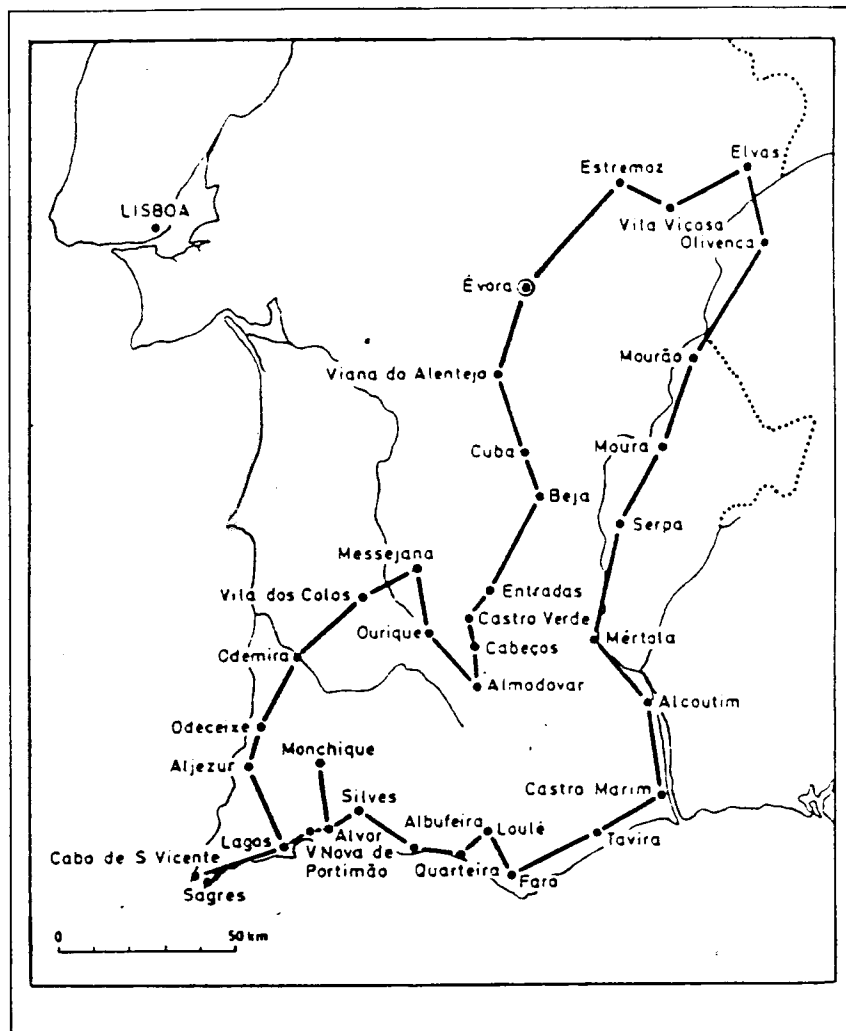
No que respeita ao período e ao espaço em estudo, diríamos como conclusão que este processo iniciado nos anos setenta do século passado, compreendeu várias fases. Até 1887, sem qualquer tipo de protecção, os efeitos da poluição das águas, e consequentemente sobre a actividade da pesca fluvial, foi-se agudizando com rapidez, já pela fácil ruptura dos ecossistemas, já pelo incremento cada vez maior da própria exploração mineira. Definem-se então troços de rio onde mais ou menos intensamente a poluição se faz sentir: a montante e a jusante do Pomarão, na confluência do Chança com o Guadiana. É aí que as águas afectadas recolhidas por toda a bacia hidrográfica do Chança entram no Guadiana. A corrente leva-as em direcção à foz, as marés fazem-nas subir para montante.

Os pescadores protestam sempre (em especial os de Alcoutim), jogam com a sorte e vão sobrevivendo. A partir do fim da década de oitenta, com a instalação das grandes represas na área da Mina, há mais probabilidade de existirem "pousios" na poluição que não cessa de aumentar. A procura de peixe do rio pelo crescimento dos portos fluviais, também aumenta, por isso, o pescador mantém-se perseverante.

4 - As festas do rio

Entre os aspectos de sociabilidade nas comunidades ribeirinhas há que referir os de lazer, ligados ao curso de água [444]. As festas junto ao Guadiana ou a bordo das embarcações, o rio presente nas cerimónias e diversões organizadas em cada povoação são situações distintas de um mesmo fenómeno: um elemento físico vivido intensamente pelos habitantes do espaço envolvente. As notícias que nos chegam são de dois tipos: festa no Guadiana relacionada com visita de importante personagem que o percorre ou se desloca a alguma das vilas fluviais, festa no Guadiana complementar de feira, de mercado ou de comemoração realizados nessas mesmas vilas. Para o primeiro caso o rio é o caminho que se cobre de flores, a estrada ao longo da qual se alinha a multidão e para a qual pendem as colchas das varandas e balcões: o rei, o bispo, o governador, o herói vão passar. No segundo caso o rio é o prolongamento da praça central, um terreiro complementar onde são possíveis outros tipos

[444] Ver o interessante capítulo sobre este tema de L. Bonnamour, na sua "monografia fluvial" dedicada ao Saona (1981).

Fig. 128 - "Itinerário de visita de D. Sebastião ao Alentejo e ao Algarve, em Janeiro/Fevereiro de 1573".

Fonte: F. Sales Loureiro, 1984, p. 62.

de jogos, onde se lançam foguetes, onde os barcos engalanados são mirones atentos e tranquilos ou atletas esforçados em coloridas regatas [445].

As referências às importantes visitas, encontramo-las desde a Idade Média, ainda que esporadicamente. A faixa periférica raramente atrai a atenção de quem habita as principais cidades do Centro e do Sul do País. A importância de Évora como cidade de corte nos séculos XVI e XVII torna determinantes as ligações pelo Guadiana em direcção ao Mediterrâneo. Um episódio exemplar desses itinerários é-nos dado por Rui de Pina, na crónica de D. Afonso V. Em 1453, o irmão do monarca e sobrinho do Infante D. Henrique, o Infante D. Fernando, estando em Évora, dirige-se a Ceuta contra vontade do rei. "E para isso mando a Lobo Fernandez Andorinho, seu estribeiro, que lhe fizesse, como fez com grande trigança e dissimulação aparelhar uma caravela na Foz d'Odiana, e como foi avisado que era prestes, partiu-se de Évora secretamente [...] El-Rei que d'isso foi avisado, partiu logo para Mourão e d'hi porque não achou certo o recado, partio pelo rio d'Odiana abaixo sem algum repouso até que chegou a Crasto Marim onde soube que o Infante embarcara, e d'hi apressado se foi a Tavilla." [446] O regresso, feito via Cadiz, teve novamente como ponto de apoio Castro Marim, onde o Infante D. Henrique o esperava, e daí parte D. Fernando para Beja [447]. Com a decadência de Évora, o trânsito dos personagens célebres pelo rio será mais raro.

A visita de D. Sebastião, em 1573, que de Tavira e Castro Marim, sobe a Alcoutim e a Mértola ficará por muito tempo na memória de todos como um conto de fadas [448]. Vejamos a *Relação da jornada de El-Rei D. Sebastião quando partiu da cidade de Évora* pelo cronista João Cascão. O monarca, saindo de Évora dirige-se a Lagos via Beja e diversos lugares do Campo de Ourique. Percorre depois todo o litoral algarvio subindo o Guadiana de Castro Marim a Mértola, e daí, pela margem esquerda, visita Serpa, Mourão, Olivença e Elvas, entre outras vilas, para atingir novamente Évora (Fig. 128). O primeiro quadro fluvial dá-o Cascão ao descrever o "passeio" que faz D. Sebastião a Santo António de Arenilla, logo depois de chegado a Castro Marim, vindo de Tavira e de Cacela.

---

[445] Ver os capítulos dedicados por J. e C. Fraysse às festas e cortejos fluviais no Loire (1967).
[446] Ruy de Pina, 1902, p. 129.
[447] A. Iria, 1960, p. 38.
[448] F. Sales Loureiro, 1984.

"El-Rei depois de jantar embarcou-se num bergantim, que de Faro mandou vir, com o Senhor D. Duarte, com o Duque de Aveiro e alguns fidalgos, e os mais em barcos, que também vieram de Faro e de Tavira. Foi ver a barra e um lugar pequeno, que está à entrada dela e defronte de Ayamonte, que chamam Santo António, o qual será de 15 ou 16 vizinhos, e é Senhor dele Luís Leite. Ao meio do rio vieram-no esperar 11 bergantins de Ayamonte, por mando da Marquesa, todos muito bem equipados e muito bem concertados, assim de bandeiras grandes e pequenas, como das mais coisas necessárias; entre os onze vinha um que, no concerto, fazia muita vantagem aos outros. Este mandava a Marquesa a El-Rei, para se embarcar nele [...] chegou a Santo António viu-o do bergantim e também viu a barra, e veio correndo Ayamonte todo, ao longo das casas, que é muito comprido. E chegou-se tão longe das casas com o bergantim que o conheciam muito bem de terra, e acudiu à praia toda a gente de Ayamonte, e às janelas, e eirados de sobre o rio muitas, e muito formosas (mulheres). O Rio era coalhado de bateis e bergantins, e com as gritas que havia, e disparar de artilharia da fortaleza, - que o fez duas vez -, e o repicar dos sinos de Ayamonte, não havia quem se entendesse. E era coisa muito para ver." [449]

Cascão descreve a festa de Ayamonte durante toda a tarde que "[...] durara muito mais do que durou, se a noite não sobreviera, o que fez aos Portugueses muito tristes, os quais desejavam que durasse o dia eternamente." Em Ayamonte viviam degredados portugueses a quem foi concedido indulto régio e, no dia seguinte, depois da missa, partiu D. Sebastião para Alcoutim "As ruas por onde se foi embarcar estavam cheias de castelhanos."

Organizado o cortejo fluvial "[...] vinha El-Rei pelo rio abaixo, e meia légua de Alcoutim, lhe sairam três barcos de homiziados que andavam da banda de Castela, que eram setenta e tantos. Estes, chegando-se a El-Rei, cruzaram as mãos, e se abaixaram todos e pediram com grandes gritos misericórdia:" Perduou o monarca a alguns, entre os quais se contavam "passadores de gado". A recepção das autoridades da vila de Alcoutim fez-se também em pleno rio: "[...] a receber El-Rei num bergantim equipado e, em outros barcos, duas bandeiras de Ordenança, as quais chegando-se a El-Rei fizeram salva de arcabuzaria. E pelo caminho, até Alcoutim, a vieram disparando. Desembarcou El-Rei, e na praia recebeu-o e beijou-lhe a mão o Conde de Alcoutim, que é um menino de muito pouca idade, recebeu-o outras três bandeiras de Ordenança e os Vereadores da Vila." No final da manhã do dia seguinte partiu D. Sebastião para Mértola "El-Rei passou por Mértola e foi ver o lugar, onde pescam os solhos e, tornando-se para a Vila, receberam-no sete bandeiras de Ordenança, fora as duas que ficaram da banda de além do rio, que eram do termo daquela parte; e receberam-no os Vereadores, ao desembarcar." [450]

Mais perto do tempo que nos ocupa, uma primeira e importante notícia é a da

---

[449] *Ibid.*, p. 120-121.

[450] *Ibid.*, p. 123-124. De Mértola o monarca dirige-se a Serpa e daí para Norte. Sobre a chegada e estadia de D. Sebastião em Serpa, ver Pedro d'Azevedo (1902).

descida do Guadiana pelo Conde de Vale de Reis, em 1782, a fim de tomar posse do cargo de Governador e Capitão-general do Algarve. Por Beja dirige-se a Mértola, donde a bordo de um escaler ruma a Alcoutim. Nessa primeira vila algarvia é publicamente lida à população a carta régia que o nomeia no cargo [451]. O Conde instalar-se-á em Tavira a partir donde organizará a administração e a defesa do espaço algarvio. Recordamos que a vila que acolhe o governador é Alcoutim e não Aljezur, entrada para quem vem de Lisboa pela costa ocidental. A antiga bicefalia do reino (Lagos-Tavira), quanto às questões militares continua a ser uma realidade e há que não esquecer a insegurança da fronteira luso-espanhola na segunda metade de Setecentos.

D. Pedro V estará nas margens do Guadiana em 1860, aquando da sua visita às Minas de S. Domingos efectuada a partir de Serpa [452]. A 30 de Outubro "Partiu el rei e seu augusto irmão em direcção a Serpa, passando pela estrada feita à custa da empresa até à Aldeia de Santa Ana de Cambas, para observar o notavel movimento de carros e cavalgaduras que conduziam o mineral para o porto do Pomarão." [453] À semelhança das lúcidas e realistas reflexões que sempre encontramos na prosa memoralista do rei, também sobre esta viagem de "instrucção" temos testemunho documental de que D. Pedro V não se impressionou com o que viu, antes ponderou sobre o observado. Num banquete de despedida em Beja será este o brinde amargo que faz: "Apesar de haver percorrido com demasiada rapidez o Alentejo, lisonjeio-me de ter adquirido um conhecimento approximado das suas principaes necessidades. Vi elementos poderosos de desenvolvimento economico creados, ou em caminho de o serem; não vi nexo entre elles. Pensa-se em importar vida; não se pensa bastante em produzir e espalhal-a. Há n'isto uma confissão de indigencia, que é uma confissão de desanimo. Lamento-a, na ordem moral, como na material; creio possivel a lucta com a natureza. Com estas palavras não me parece que eu recommende aos habitantes do districto de Beja cousas, para que lhes falte vontade ou força. Bebo á prosperidade do districto de Beja." [454]

Mas a grande visita régia é a efectuada por D. Carlos e D. Amélia, em Outubro de 1897. Vindos de Portimão e de Faro os monarcas demoram-se em Vila Real de Santo

---

[451] A. Ascensão Nunes, 1985, p. 28. Ao Conde de Vale de Reis ficamos a dever o primeiro levantamento cartográfico moderno da foz do Guadiana.

[452] Cfr. João Cabral, 1968, p. 45. A 19 de Outubro de 1860 a edilidade mertolense toma conhecimento de um "[...] officio datado de dezoito do corrente com o nº 3.737, contendo o itinerário que El Rei segue até à mina de S. Domingos d'este concelho, a fim de que a Camara providenci [sic] para a melhor recepção de S. Magestade e Alteza na referida mina, em virtude do que fora primiditadas algumas providencias a similhante respeito." (AHM, *Actas*..., A. B. 1/18, fl. 39v).

[453] *Jornal do Commercio*, 10 de Novembro de 1860, p. 1.

[454] F. Pinto Coelho, 1878, p. 258.

António antes de subirem à Mina de S. Domingos via Pomarão [455]. A 9 de Outubro o periodico *Algarve e Alentejo* fornece com grande minúcia o programa para os dias seguintes no qual o Guadiana tem um lugar de destaque: na noite do dia 10, em Vila Real de Santo António "grandes illuminações em terra, fogos de artificio, musicas, serenatas no rio, etc."; no dia 11, embarcarão pelas seis da manhã para o Pomarão e regressarão também por via fluvial, pelas oito e meia da noite, "tanto em Vila Real de Santo António, como em Portimão, SS. MM. dormirão a bordo do hiate D. Amélia". População e autoridades espanholas com tantos interesses do outro lado da fronteira não quiseram também deixar de se associar aos festejos: "A municipalidade de Huelva poz quinhentas bandeiras á disposição do presidente do municipio de Villa Real de Santo António, para servirem nas ornamentações das ruas e edificios. Affirma-se que o governo hespanhol mandará a Villa Real de Santo António um navio de guerra para saudar suas majestades".

O que se programa para a Mina de S. Domingos é de facto uma visita régia, ainda nas palavras do articulista de *Algarve e Alentejo*: "Espera-se que no dia da chegada de S.S. Magestades se encontrem já ali os srs Viscondes de Pomarão, vindos expressamente de Inglaterra afim de receberem os augustos visitantes, e calcula-se em não menos de uma dezena de milhar o numero de individuos, d'um e d'outro sexo, de todas as cathegorias e classes, que assistirão aos pomposos festejos. S.S. Magestades e as pessoas do seu sequito serão transportados do Pomarão até à Mina pelo caminho de ferro que é exclusiva propriedade d'ella [...] Consta que el-rei será esperado no Pomarão pela camara municipal do concelho de Mértola, representada pelo presidente sr. visconde de Bousões e vice-presidente, auctoridades e funcionários do concelho e comarca." [456] A narrativa completa dos festejos deixamo-la através das páginas de *O Século*, em apendice documental (ver Doc. n.° 46).

Pelo rio partem e regressam os anónimos e ilustres filhos das vilas ribeirinhas. *O Mertolense*, na sua edição de 5 de Janeiro de 1908, relata uma pitoresca e triunfal chegada do herói das Campanhas de Moçambique, José Nobre: "Às cinco horas apitava, à volta da Pontelhoz, o vapor Guadiana [...] Num escaler embarcaram os srs [...] que foram a bordo buscar o nosso expedicionário".

Para o início da segunda década deste século uma importante personalidade cruza o

---

[455] Em meados de Setembro já a edilidade de Mértola se reune a decidir e a preparar a recepção, apesar da sede de concelho não fazer parte do itinerário régio. Porém é lembrado na reunião camarária "[...] que a vereação tinha por dever ir ao Pomarão, aonde suas Magestades deviam desembarcar". Mais disse o presidente "[...] que lhe constava virem a esta villa, para d'aqui se dirigirem ao Pomarão, a fim de também receberem suas Magestades, suas Excellências, os Senhores Governador Cívil d'este districto, Secretário Geral e commissário da policia, o Bispo d'esta Diocese, com o Governador do Bispado, e por isso lembrava que se devia fretar transporte em boas condições para conduzir ao Pomarão estas e outras pessoas que alli fossem receber Suas Magestades [...] mais foi deliberado que se fizessem nas barcas da Câmara, os consertos que as mesmas precisassem e que se pagassem as despesas feitas às mesmas." (AHM, *Actas*..., Cx. A. B. 1/28, fl. 85v).

[456] *Algarve e Alentejo*, 9 de Outubro de 1897.

rio: escassos meses antes da implantação da República, o bispo de Beja, percorre demoradamente em visita pastoral, o concelho de Mértola. Uma detalhada descrição encontrámos em *A Palavra*, com pormenores curiosos do programa sobre o percurso fluvial: "Saiu o Ex.mo Prelado d'esta diocese. A despedida foi affectuosissima. Acompanhou-o ao porto de embarque d'esta villa o que ha de mais distincto na sociedade mertolense. Dos muros de Mértola viu-se muito povo. Das janellas muitas senhoras se viram com os lenços a despedirem-se de Sua Ex.ª Rev.ª. Da residencia parochial ao posto d'embarque, neste trajecto, muitas meninas lançavam flores à passagem de Sua Ex.ª." O regresso é relatado, dez dias depois, com o desembarque frente ao Pomarão: "Eram 11 horas e meia da manhã, quando S.Ex.ª desembarcou no porto da Mesquita, uma das extremidades da freguezia (do Espírito Santo) que se dispunha a visitar. [...] Depois dos cumprimentos e das apresentações do estylo, o sr. Bispo montou a cavallo, com destino à sede da freguezia; mas, passando pela Mesquita, que é um dos muitos logares d'esta freguezia, uma grande massa de povo ashi-lhe [sic] ao caminho." [457]

Falámos já da importância do rio nas festividades populares das vilas ribeirinhas - os fogos de artifício, os descantes a bordo, os barcos engalanados, que ganham ainda maior relevo em Vila Real de Santo António, em Ayamonte, em Alcoutim e em Sanlúcar de Guadiana, onde a exibição frente ao "outro", na margem fronteira é notória. O rio passa para a poesia popular que se interpreta nas *modas* ou ao desafio (ver Doc. nº 77 e 78).

Ó rio da Guadiana,
Ó da Guadiana rio,
Ond'o meu amor passêa
De noite com tanto frio.

Zé Francisco do cercado,
Hilário daquela banda
Sã as caras mai bonitas
Qui há no rio da Guadiana.

É vô pelo rio abaxo
A bordo d'embarcação,
É vô a fazer viajo
Da Mina pr'a Pomarão.

É vô pelo rio abaxo
E a maré me vai levando;
Diz amor, si é do tê gosto,
Qu'ê te vá acompanhando.

Si a água do rio fosse lêti,
Com'é a água salgada
Mandava fazer um quêjo
Pra te dar uma talhada. [458]

---

[457] *A Palavra*, 20 de Abril de 1910 e 30 de Abril de 1910. Entre 1913 e 1914 projecta-se a visita de Afonso Costa, sempre adiada face aos acontecimentos políticos (cfr. *O Futuro de Mértola*, 26 de Fevereiro de 1913).

[458] Maria Luisa Cruz, 1969, p. 246. Na ausência de importantes estudos sobre a vivência dos rios portugueses por parte das comunidades ribeirinhas, lembramos alguns dos exemplares trabalhos existentes para os rios franceses: J. e C. Fraysse (1967, 1971, 1978), A.-M. Cocula-Vaillières (1981) e S. Lacordaire (1985).

- A rola que vai rolando
Onde irá fazê-lo ninho?
- Naquela banda do rio
Em cima do *resmaninho* [459].

Com o acréscimo do movimento no rio, o aumento e a diversidade populacional, o aparecimento de novos hábitos e face à complexidade das relações de sociabilidade, a festa torna-se mais elaborada. Coincidindo com um tempo de prosperidade comemoram-se faustosamente em Vila Real de Santo António, em 1882, o I Centenário da Morte do Marquês de Pombal, fundador da vila. Inaugurações, discursos e sessões solenes, concertos e bailes, cortejos cívicos, de tudo acontece. As festividades e a sua vivência pela comunidade foram alvo de um estudo de Vilhena Mesquita na revista *História* donde seleccionámos as referências aos eventos relacionados com o rio:

"Festejos no Guadiana.
À tarde, cerca das 4 horas realizaram no Rio Guadiana as regatas de escaleres que decorreram mesmo em frente da vila [...] As regatas que foram dirigidas pelo piloto-mor, Francisco António da Silva, tiveram como participantes os seguintes escaleres de 4 remos: Emily - propriedade do sr. John A. Parkinson Pimpão - da delegação da Alfandega. Regent - de Alonso Gomes. Acácia - de Francisco Lorjó Tavares. Guadiana - de James Mason. Viola - de Jóão Viola [...] No decurso das competições nauticas a filarmónica 'Marquez de Pombal' - da qual faziam parte cerca de 40 instrumentistas - realizou um verdadeiro concerto a bordo dum pequeno barco [...] O numeroso público presente assistia à competição na praia, à janela dos edifícios ou a bordo das engalanadas lanchas e botes ancorados no cais".

Os Jogos populares não são também esquecidos na sua versão fluvial:

"Após a competição desportiva das regatas tiveram lugar, igualmente no Guadiana, as provas popularmente designadas por cocanha. O mastro, ao longo do qual os concorrentes teriam de se deslocar com enormes cautelas, tinha cerca de 10 metros de comprimento e o seu diametro estreito vergava com bastante sensibilidade a qualquer pressão. [...] Contrariamente ao que era habitual, este mastro encontrava-se em posição horizontal, em direcção ao rio, ensebado e preso à proa dum navio, tendo na sua extremidade uma bandeirinha vermelha que os afoitos concorrentes teriam de apanhar. Além disso mal podiam agarrar-se ao mastro, mas antes equilibrarem-se de pé sobre ele." [460]

O público contava além dos autóctones e de numerosíssimos espanhóis, com os tripulantes de vapores e veleiros estrangeiros que demandavam normalmente o porto de Vila Real de Santo António: "A comprovar a larga afluencia de forasteiros à pacata vila pombalina bastava olhar para o porto onde, entre outros, se encontravam ancorados os vapores Izabel e Sahará (Portugueses), Sarroult e Premier (Ingleses) e Evodoy (Italiano); de

[459] J. Leite de Vasconcellos, 1975, I, p. 29.
[460] H. Dussourd fala da *cocagne* disputada entre os marinheiros do Loire, durante as suas festas fluviais (1985, p. 151).

entre as embarcações à vela, merecem especial destaque o Mondego, Algarve, Tejo, Oceano, Ongera, James Davidson, Douro, Snowdon, Guadiana, Rio Minho, Seven Sister, Sado, Vascão e Rio Lima." [461]

Na Mina de S. Domingos acontecem também grandes festas, como as de Santa Bárbara, que atraem anualmente (a 4 de Dezembro) numerosos visitantes que chegam pelo rio [462]. Do lado espanhol, para além das festas de Sanlúcar de Guadiana o rio vive-se sobretudo pela romaria de Nossa Senhora das Angústias, de Ayamonte: a passagem entre as margens intensifica-se, a frota pesqueira aflui à *Ribera* engalanada, há fogos de artifício e bailes [463].

---

[461] J. A. Vilhena Mesquita, 1984, p. 67-68.

[462] Cfr. J. Leite de Vasconcellos, 1938, p. 108.

[463] A última referência que coligimos referente a festas no rio, data dos primeiros dias de Maio de 1914: *O Futuro de Mértola* anuncia "Festas Recriativas no Pomarão" com regatas no rio Guadiana, sendo o valor do primeiro prémio de 2$50 e o do segundo de 1$00 (*O Futuro de Mértola*, 30 de Abril de 1914).